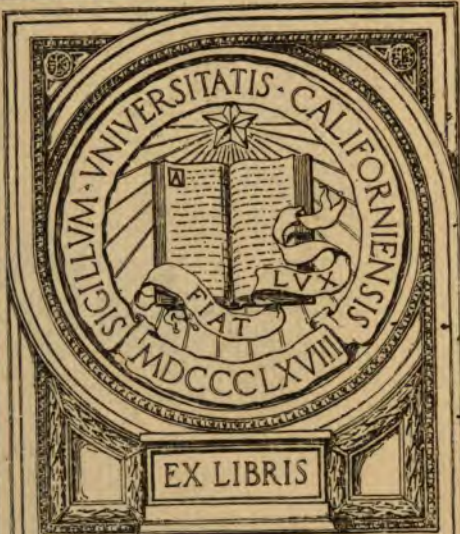

UC-NRLF
$B 97 147


SIGILLVM · VNIVERSITATIS · CALIFORNIENSIS
FIAT LVX
MDCCCLXVIII
EX LIBRIS

JAPANS
INTERNATIONALE HANDELSBEZIEHUNGEN
MIT BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER GEGENWART.

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER DOCTORWÜRDE

DER HOHEN PHILOSOPHISCHEN FAKULTÄT

DER

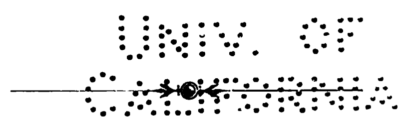
VEREINIGTEN FRIEDRICHS-UNIVERSITÄT

HALLE-WITTENBERG

VORGELEGT VON

SAJIRO TATEISH, B. S., Ph. B.,

JAPAN.



HALLE A. S.
HOFBUCHDRUCKEREI VON C. A. KAEMMERER & CO.
1902.

TO

THE FRIENDLY REMEMBRANCE AND APPRECIATION OF

MRS. ELLA C. ELWELL

THE AUTHOR.

Inhaltsverzeichnis.

Die industrielle Wirtschaft in Japan ist wegen der unregelmässigen Bodenbeschaffenheit des Landes nicht einheitlich verteilt. Agrarwirtschaft herrscht vorwiegend im nördlichen Teile, Gewerbe und Handelsverkehr dagegen im südlichen (Osaka, Kobe, Kioto, Tokio, Yokohama u. s. w.).

Japan einschliesslich Formosa und der Pescadoresinsel erstreckt sich über 417300 Quadratkilometer. Es hat eine Bevölkerung von 43 Millionen Menschen, d. h. 110 pro Quadratkilometer. Nach der offiziellen Statistik von 1876 waren über 19 Millionen arbeitsfähige Leute, davon 14,9 Millionen Bauern, 1,3 Millionen Kaufleute, 0,7 Millionen Techniker und 2,1 Millionen in verschiedenen Berufen. Diese Ziffern zeigen, dass die Hälfte der Eingeborenen in der Landwirtschaft thätig ist, doch Handel und Gewerbe entziehen dem Ackerbau von Jahr zu Jahr immer mehr Menschen. Der Prozentsatz der Bevölkerungszunahme beträgt in den letzten 15 Jahren durchschnittlich $1^0/_0$ p. a., 1886—90 $1{,}17^0/_0$, 1891—95 $0{,}89^0/_0$ und 1896—97 $1{,}13^0/_0$.

Vor der Öffnung der Häfen hatte Japan allerdings schon Handelsverhältnisse, und nicht nur mit China und Korea, sondern auch mit Portugal, Spanien, den Niederlanden, sowie mit England, aber es war nicht Handelsverkehr im echten Sinne des Wortes, weil die Waren nicht nach dem ökonomischen Grundsatz der Güte und des Wertes getauscht wurden, sondern nach jeweiliger

Begünstignng des einen oder anderen Staates durch die japanische Regierung, und da der Handel ferner nur auf einen kleinen Teil des Landes beschränkt war, so hatte er für das ganze Land keine wirtschaftliche Bedeutung.

Bei der grossen Nähe des chinesischen Reiches hat naturgemäss chinesische Kultur, Industrie und Technik ihren Einfluss geltend gemacht. Seit der Öffnung der Häfen begann aber der Konflikt zwischen den alten chinesischen Elementen und den neuen europäischen. Im Laufe der Zeit verdrängte der europäische Einfluss, entsprechend Japans Umwälzung in politischer und ökonomischer Beziehung, den chinesischen immer mehr; so ist das Zweikammersystem ein Erzeugnis des heutigen neuen Japans, ebenso der Übergang von kleiner einfacher Handarbeit zur umfangreichen komplizierten Maschinenproduktion, ferner die Entwicklung des Transportwesens und anderer Handelsorgane.

Die Erschliessung Japans lässt sich mit der Entdeckung Amerikas durch Columbus vergleichen. Die anderen Staaten fanden eine neue Warenquelle im fernen Osten, und auch Japan zog bald seinen Nutzen daraus trotz der Schwierigkeit im Anfange, sich auf dem Weltmarkt zurechtzufinden.

Man kann die japanische Umwälzung in ökonomischer und politischer Beziehung in drei grosse Zeitabschnitte einteilen. Die erste Epoche, die man die chaotische Periode nennen könnte, reicht von der Öffnung Japans (1854) bis zur Thronbesteigung des jetzigen Kaisers (1868) und bewirkte die Abschaffung des Feudalsystems und das Aufhören des Chaos der Handelsverträge mit den fremden Staaten. Die zweite Epoche erstreckt sich von der Thronbesteigung bis zu dem japanisch-chinesischen Kriege 1895 und könnte die ausbreitende Periode genannt werden. In ihr ist die Fähigkeit der weiteren Entwicklung Japans begründet, und dadurch sind alsdann die Massnahmen der Regierung beeinflusst worden. In dieser Zeit wurde die

politische Verwaltung besser geordnet, feste, wenn auch für Japan nicht besonders günstige Handelsverträge wurden abgeschlossen, Finanz- und Transportverbindungen eingerichtet, und die allgemeine Industrie begann eine bestimmtere Richtung anzunehmen. Die dritte Epoche deckt den Zeitraum von dem japanisch-chinesischen Kriege bis zur Gegenwart und könnte als die industrielle Periode bezeichnet werden.

Der siegreiche Krieg hat auf die japanische Wirtschaft erheblich eingewirkt. Die Industrie nahm einen mächtigen Aufschwung, der Aussenhandel wuchs ausserordentlich schnell und die Währungsfrage wurde geregelt, indem die Goldwährung eingeführt wurde. Zunächst wurden die bestehenden Handels- und Schifffahrtsverträge unter für Japan günstigeren Bedingungen modifiziert, so dass Japan grösseren Raum zur Entfaltung seiner Handelspolitik bekam, und das bedeutete seinen Eintritt in das Welttheater in gleichberechtigter Stellung mit den Abendländern.

Die japanische Politik der letzten Jahre hatte sehr viele und nahe Berührungspunkte mit Europa und Amerika durch das Streben dieser Länder im Osten Asiens neuen Landbesitz zu erwerben, und es haben heute ja fast alle abendländischen Völker ihre politischen Filialen in China, dem Reich der Mitte; Grossbritannien in Hongkong, Frankreich in Hindochina, Deutschland in Kiautschau und Russland in der Mandschurei, während die Vereinigten Staaten die Philippinen für sich mit Beschlag belegt haben. Diese politische Bewegung bedeutete für den Osten Asiens völlige ökonomische Umgestaltung, und Japan sah sich hierdurch genötigt, Massregeln zu treffen, dass es nicht nur nicht geschädigt würde, sondern wenn möglich seinen Nutzen aus dieser Bewegung zöge.

Um diese vorhergegangene politische Bewegung zu verstehen, ist es notwendig, den Stand der internationalen

Handelsbeziehungen Japans zu begreifen, weil Japan noch keine auswärtige Handelspolitik im europäischen Sinne getrieben hat und seine Stellung je nach dem augenblicklichen Zustand des internationalen Verkehrs wechselt. Deshalb soll hier besonders untersucht werden, welche Massnahmen Japan getroffen hat, um mit dem Auslande gleichen Schritt zu halten. Diese Abhandlung soll einen flüchtigen Überblick über die geschichtliche Entwickelung des Transport-, Finanz-, Zollwesens und des Warenhandels bieten seit der Öffnung Japans 1854, mit besonderer Berücksichtigung des gegenwärtigen Standes.

Das Transportwesen.

Die Öffnung der Häfen bedeutet nicht nur Umgestaltung des Warenaustausches, sondern auch eine Umwälzung der inneren und äusseren Verkehrsmittel. Bei der Ausdehnung des Handels eines jeden Landes zeigt sich, dass die Beförderung der Güter durch menschliche oder tierische Kraft oder auf kleineren Schiffen eine zu langsame ist. Vor 1868 hatte jede Provinz Japans ihre eigenen Transportmittel. Es bestand keine Verbindung zwischen den einzelnen Provinzen, und erst der neuen Regierung war es vorbehalten, ein einheitliches System zu schaffen. So verausgabte der Staat im Jahre 1891 16 Millionen Yen[1]) und 6 Jahre später über 26 Millionen Yen[2]) für Bau und Unterhaltung der Landwege und Wasserstrassen einschliesslich der Brücken, Häfen, Deiche u. s. w. Es bestanden 1897 454 Transportgesellschaften zu Wasser und zu Lande mit einem Kapital von 164,7 Millionen Yen gegen 332 Gesellschaften mit 94,7 Millionen Kapital im Jahre 1891.

---

1) 1 Yen = 2,09 Mark. (Zolltarif des In- und Auslandes A 1898.)

2) Diese und folgende Statistiken sind aus der Kaiserlichen Jahresstatistik, Tokio 1899, entnommen.

Eisenbahn-Unternehmungen.

Die japanische Regierung begann den Eisenbahnbau im Jahre 1871. Ihr Prinzip war im Anfange, einzelne Städte mit reicher Industrie, die nicht allzu weit von einander lagen, durch eine Bahn zu verbinden. Die erste Bahn war die zwischen Yokohama und Tokio; sie wurde mit Hilfe englischer Ingenieure gebaut; dann folgte 1874 die zwischen Osaka und Kobe und 1876 Osaka—Kioto und kleinere in deren Umgebung; dann die grosse Bahn nach dem fernen Hokkaido, wo die Hauptstadt (Sapporo) mit den benachbarten Kohlenbergwerken verbunden wurde, die 1880 dann wieder an die Westküste geleitet wurde. Im Ganzen sind im ersten Jahrzehnt des japanischen Eisenbahnbetriebes nur 98 engl. Meilen [1]) (158 km) dem Verkehr übergeben worden.

Die ersten Bahnen wurden von Ausländern erbaut; die japanische Regierung nahm etwa 200 fremde Ingenieure für den Bau und Betrieb ihrer Bahnen in Dienst. 1882 waren noch 21, 1895 sogar nur noch 6 fremde Ingenieure im Dienste der japanischen Eisenbahnen, und auch von diesen war zweien ihre Stellung bereits gekündigt. Neuerdings sind es Deutsche, die auf Kiushin den Bahnbau und Bahnbetrieb leiten; im übrigen war bisher englischer und amerikanischer Einfluss vorherrschend.

Der Bau von Eisenbahnen durch Privatgesellschaften wurde zuerst im Jahre 1882 von der „Nippon Tetsudo Kaisha“ (Japanische Eisenbahngesellschaft) in Angriff genommen, die ihr eingelegtes Kapital vom Staate mit 8% Zinsen garantiert bekam. Nach dem Vertrag kann die Regierung die Privatbahnen in Kriegsfällen benutzen und ist berechtigt, eine Reduktion der Transportkosten zu fordern, wenn der Getreidepreis infolge von Missernte ein sehr hoher ist. Diese Gesellschaft stellte eine Verbindung Tokios mit dem nordöstlichen Teile von Hondo (Haupt-

1) Es sind im Folgenden stets englische Meilen gemeint. 1 engl. Meile = 1,603 km.

insel) her, wo verhältnismässig weniger Industrie und Bevölkerung vorhanden ist. Es bildeten sich dann noch eine Anzahl minder bedeutende Privatgesellschaften, meistenteils aus Spekulationszwecken.

Die Entwicklung der ganzen Eisenbahnen in den ersten zehn Jahren war sehr langsam, aus Mangel an Erfahrung und des geringen Ertrages wegen. Während des letzten Jahrzehntes jedoch machte sie trotz der Schwierigkeit, die die vulkanische Bodenbeschaffenheit[1]) des Landes bot, bedeutende Fortschritte. Die folgenden statistischen Angaben geben ein Bild der Vermehrung:

Staatseisenbahnen
in Millionen.

Finanzjahr	Frachtverkehr		Personenverkehr		Betriebslänge in engl. Meilen	Roheinnahme Yen	Reineinnahme Yen
	Güter Tonnen	Einnahme Yen	Anzahl	Einnahme Yen			
1891—94	0,8	1,3	13,5	3,7	4	5,1	2
1895—98	1,5	2,5	25	5,1	5,2	9,1	4,9
			Privateisenbahnen				
1891—94	2	2,1	17	3,3	5,9	7,7	3,8
1895—98	6,1	5,6	23,9	8,9	11,9	16,6	8,9

1) Archiv für Eisenbahnen 1898 S. 959 berichtet, dass die Anlage der Bahnen auf Japan besonders schwierig ist wegen der wiederkehrenden Erdbeben und Überflutungen. Das Erdbeben von 1891 hat den Unternehmern der Bahn Tokio-Kobe auf einer Strecke von 376½ Meilen Länge eine Ausgabe von 472000 Yen verursacht, wie überhaupt die Tokaidobahn am empfindlichsten unter den störenden Naturereignissen leidet; an 45 Stellen war der Damm gesunken, zum Teil um 13 Fuss, 63 Brücken und die Flügelmauern von 41 Durchlässen waren eingestürzt, zahlreiche Gebäude zerstört oder stark beschädigt.

Sie zeigen, dass beide Bahnen in verhältnismässig kurzer Zeit ihre Reineinnahme verdoppelt haben. Auffällig ist bei den westländischen Eisenbahnen der starke Personenverkehr im Gegensatz zum niedrigen Güterverkehr. An den Einnahmen zeigt sich deutlich, wie weit der Personenverkehr den Güterverkehr überragt, auf den Staatsbahnen entfällt nicht ganz $^1/_4$, auf den Privatbahnen nur etwas über $^1/_3$ der Gesamteinnahme auf den Güterverkehr (Archiv für Eisenbahnen 1898 S. 960). Der Grund hierfür liegt in der Dichtigkeit der Bevölkerung, für die die Zeit wertvoller geworden ist, der wachsenden Beweglichkeit und der zunehmenden Reiselust. Die allgemeinen Ursachen für Zurückhaltung des Warenverkehrs liegen in der Billigkeit des Wassertransports, in der unvollkommenen Arbeitsteilung und in der Niedrigkeit der Arbeitslöhne. Der Güterverkehr besteht meistens aus solchen Gütern, bei denen eine schnelle Beförderung aus irgend welchem Grunde erforderlich ist, und entwickelt sich jetzt nach Erschliessung des Innern immer mehr und mehr; im Jahre 1888 betrug die Einnahme aus Warentransporten nur ein Siebentel der Roheinnahmen, während sie 1898 schon auf ein Drittel gestiegen war.

Japan hat eine besondere Eisenbahnpolitik, die von der anderer Länder abweicht, und zwar das sogenannte „gemischte System" [1]) d. h. beide, Staats- und Privatbahnen besitzen ihr besonderes Verkehrsgebiet. Da das Bahnnetz sich vorläufig hauptsächlich auf die südwestlichen Küsten beschränkt, hat die Regierung das Bestreben, den Schienenstrang auch auf das übrige Land auszudehnen, und deswegen überlässt sie der Privatunternehmung den für den Bau nötigen Grund und Boden völlig pachtfrei und gewährt jährliche Unterstützungen, je nach der Unternehmungslust und der geographischen Beschaffenheit des Landes der zu

1) Conrad, Handwörterbuch der Staatswissenschaft 1900 III. S. 553 ff.

bebauenden Strecken. So verausgabte die Staatskasse im Jahre 1884 13 Tausend Yen, 1891 über eine Million Yen, 1897 700 Tausend Yen. Als das Resultat der Bestrebung seitens der Regierung wurde das gegenwärtige Eisenbahnnetz durch das ganze Land verbreitet, um den Aussenhandel günstig zu beinflussen.

Die Hauptlinien,[1]) welche von Tokio, als dem Mittelpunkt, ausgehen, waren 1899 folgende:

In der Mitte der Hauptinsel von Tokio bis zur Westküste bis Kobe geht die Staatsbahn, genannt Tokaido-Linie, mit ihrer Hauptlinie Tokio — Yokohama — Nagoya — Kyoko — Osaka — Kobe, 4,33 engl. Meilen lang. Diese Linie ist die einträglichste und wichtigste, denn sie verbindet die industriereichsten und bevölkertsten Städte und endet in den Ausfuhr-Häfen, wie Yokohama und Kobe, welche direkte Schiffahrtsverbindungen mit Amerika, Europa, China, Australien u. s. w. haben.

Jedoch ist der Personenverkehr dreimal so gross als der Güterverkehr. Die Einnahmen des ersteren beliefen sich im Jahre 1898 auf 8 Millionen Yen, während die des letzteren kaum drei Millionen betrugen. Von Kobe aus verbindet sich die Sanyo-Linie mit der Kiushiu-Linie, in der ersteren sind bereits 280 Meilen eröffnet und dann geht diese Linie durch Okoyama, Hiroshima und Shimonoseki, wo viele Schiffe anlegen, um Kohlen einzunehmen. Von der letzteren Stadt bis Moji ist ungefähr eine engl. Meile Wasserweg, welcher vorläufig mit Booten zurückgelegt wird, aber eine Brücke soll gebaut werden, so dass die Eisenbahn-Geschwindigkeit mit Kiushiu verstärkt werden wird. Gegenwärtig ist die Eisenbahn bis Metajiri eröffnet, von hier an muss man Boote nach der Kiushiu-Insel benutzen. Diese Sanyo-Bahn ist von einer Privatgesellschaft gebaut, welche 4⁰/₀ Zinsen an Kapital von der Regierung

---

1) Siehe Karte von General View of Industry and Commerce of Japan.

erhält. Diese Linie zu bauen war sehr kostspielig, da die Gegend sehr bergig ist. Die Kiushiu-Linie geht von Moji nach Hakata an der Nordküste entlang, von da wendet sie sich plötzlich gegen Süden, so den Westen und einen hervorragenden Teil der Insel senkrecht durchschneidend und nimmt wieder ihren Weg durch Kurume nach Kumamoto und Yatsushiro, welche Linie später mit Kagoshima verbunden werden wird. Von dem obengenannten Kurume geht ein Zweig westwärts zu der Kriegsschiffswerft Sasebo und nach Nagasaki, welche besondere direkte Schifffahrtsverbindungen mit allen geöffneten Häfen in China, Wladiwostok und Formosa sowohl, als auch mit anderen fremden Ländern haben und von wo Shanghai in nur 2 Tagen erreicht werden kann. Diese Kiushiu-Linie dehnt sich im Ganzen 330 Meilen aus, und ihr Hauptgeschäft besteht darin, Kohlen aus dem Inneren nach allen Häfen, besonders in die nord-östliche Gegend Buzen zu bringen. Von Shikoku giebt es nichts bemerkenswertes über Eisenbahnen zu sagen. Die kleinen Strecken, welche sich kaum auf 20 Meilen belaufen, sind an der Nordküste verstreut, welche mehr Handelsverbindungen mit den anderen Häfen Japans haben, so von Tokushima nach Yamasaki nur 18 Meilen, von Takamatsu nach Kotohira 27 Meilen und von Tachibana nach Morimatsu 16 Meilen. Von Tokio führt wieder eine Staats-Linie, Shinitsu-Eisenbahn genannt, zu der direkten, in Kurvenform Takasaki, Nagano und Naoyetsu berührend, und dann an der Küste entlang, und endet schliesslich in Niigata, welches dem fremdländischen Handel wenig Dienste leistet wegen der ungeschützten Lage des Hafens und des unsicheren Ankergrundes, aber es ist ein wichtiger Mittelpunkt für den einheimischen Handel in Hokurikudo.

Von Tokio nach Nord-Osten läuft die Ou-Linie, von der Nippon-Tetsudo-Kaisha gebaut, welche, nachdem sie Oyama und Utsunomiya berührt hat und sich mit der Mito-Eisenbahn in Iwanuma verbunden hat, ihr Ende in Awomori

findet, von wo aus in einer Nacht der Hakodati-Hafen zu erreichen ist. Bei dieser Ou-Linie, welche im Vergleich zu anderen durch dünnbevölkerte Gegenden geht, beträgt der Güterverkehr einfach nur die Hälfte des Personenverkehrs (106000 Yen gegen 190000 Yen).

Endlich ist in Hokkaido die schon seit 1886 verpachtete und inzwischen verkaufte Femiya-Horonai. Am 18. November 1889 wurde eine Hokkaido-Kohlen-Eisenbahn-Gesellschaft (Tankotesudo) konzessioniert. Die Gesellschaft übernahm die Eisenbahn und die Kohlengruben und brachte sie durch eine neue Bahn nach Süden mit dem Hafen in Verbindung, welcher durch Wassertransport zu Hakodati mit anderen Teilen Japans verbunden ist, dessen Hafen den Schiffen einen sicheren Schutz bietet und dessen Ein- und Ausfuhrhandel jährlich über 130000 Tonnen beträgt. Die Staats-Hokkaido-Bahn dehnt sich im Ganzen nur 83 Meilen aus, die Privat-Tanko-Bahn 207 Meilen. Die beiden Bahnen beschäftigen sich hauptsächlich damit, Kohlen nach den Seehäfen herauszubringen, so dass die Einnahmen für die Güter beinahe denen für die Personen von der Staatsbahn gleichkommen (79000 Yen für Güter gegen 76000 Yen für Personen). — Hierdurch ist die Entwicklung der Privatbahnen aber eine so grosse geworden, dass sie durch ihre Bedeutsamkeit eine Gefahr in sozialer und wirtschaftlicher Beziehung zu werden drohen, und man hat deshalb schon die Staatsmonopolfrage ins Auge gefasst, deren Verwirklichung je nach der wirtschaftlichen Lage und nach der Privatspekulation näher oder ferner gerückt wird. Im Jahre 1875 war der Staat im Begriff, seine ganzen Eisenbahnen abzugeben, weil damals keine oder nur ganz unbedeutende Privatgesellschaften existierten. Der Staat wollte der Adelsgesellschaft (20 Mitglieder aus dem hohen Adel) die Bahn zwischen Tokio und Yokohama für 3,100,000 Yen verkaufen, aber der Adel hatte damals zu wenig wirtschaftliches Verständnis, als dass er auf diesen günstigen Vorschlag eingegangen wäre, und da zu dieser Zeit wenig

Stimmung im Publikum für den Verkauf vorhanden war, beschloss man sie im Staatsbesitz zu behalten. Im Jahre 1889 wurde der Verkauf der Staatsbahnen wieder sehr ernsthaft erörtert, aber die Staatspolitik war schliesslich vom militärischen und industriellen Standpunkt aus doch mehr für ein einheitliches Staatsbahnsystem. Diese Tendenz ist im Gesetz [1]) vom Mai 1892 zum Ausdruck gelangt, welches besagt, dass der Staat alle Privatbahnen 25 Jahre nach der Konzessionsübergabe (wenn nicht ausdrücklich anders bestimmt ist) zum Durchschnittspreis der letzten 5 Jahre anzukaufen berechtigt ist. In der letzten Session des Parlaments 1899 hat man einen Vorschlag eingebracht, das gemischte System durch allmählichen Ankauf der Aktien [2]) abzuschaffen, (Angenommen wird das 25 fache von dem Durchschnittspreis des Reingewinns während der letzten 3 Jahre. Schliesslich hat die Regierung ein Comité von 25 Mitgliedern und einem Vorsitzenden gewählt), und nach und nach zum Staatsbahnsystem überzugehen. Der Vorschlag wurde vor der Hand abgelehnt und zwar hauptsächlich wegen der finanziellen Schwierigkeiten. Ein Ankauf wäre laut dem seiner Zeit abgeschlossenen Vertrage auch überhaupt nicht vor dem 1. Januar 1932 möglich gewesen. Das Gesetz vom 17. Mai 1887, welches die Privatbahnen der Aufsicht des Verkehrsministers unmittelbar unterstellt, macht die Anlage einer Bahn von der Genehmigung der Regierung abhängig in Bezug auf Bau, Betrieb und Tarifaufstellung. An einzelne Personen wird diese Genehmigung nicht erteilt, nur an Gesellschaften von mindestens fünf Mitgliedern. Die Zahl der Aktien, welche von

1) Diese und alle anderen Gesetze sind der „Kaiserlichen Gesetzsammlung. Tokio 1899“ entnommen, wenn nicht ausdrücklich anders gesagt ist.

2) Der Preis für die Nippon-Eisenbahn war 42,360000 Yen, während der Reingewinn 5,964 % für die erste Hälfte betrug und für dieselbe Periode war der Preis für die Kusiu-Eisenbahn 21,128,122 Yen bei 9,561 % Reingewinn. (The Oriental Economist 1899 vol. 114 S. 34.)

sämtlichen Begründern übernommen wird, muss über $^1/_5$ des gesamten Aktienkapitals betragen. Die Konzession ist zu verweigern, falls die zu erbauende Eisenbahn etwa bereits vorhandenen Bahnen sich schädlich erweisen sollte oder lokale oder andere Hindernisse der Anlage der Eisenbahn entgegenstehen. Weiter ist die Gesellschaft verpflichtet, binnen drei Monaten nach der Konzessionserteilung die Arbeiten anzufangen und während der in der Erlaubnisbedingung gestellten Frist zu vollenden, aber wenn sie dazu nicht im Stande ist, soll sie spätestens zwei Monate vor Ablauf der Frist um Verlängerung derselben bei der Regierung durch die Lokalbehörde einkommen. In allen Fällen darf der Zeitraum dieser Verlängerung die Hälfte der anfangs bestimmten Frist nicht überschreiten. Was die Beförderungsgebühren betrifft, so kann die Gesellschaft nicht über $1^1/_2$ Yen erheben für 20 Personen Raumgehalt pro Meile und nicht über 5 Yen für einen 4 Tonnenwagen pro Meile. In allen Fällen muss die Gesellschaft die Genehmigung des Chefs des Eisenbahnamtes haben, wenn sie den Fahrplan oder die Beförderungspreise ändern will, auch ist sie verpflichtet, jedes halbe Jahr dem Chef des Eisenbahnamtes innerhalb der ersten vierzig Tage Bericht zu erstatten.

Weiteren Beschränkungen sind die Privatbahnen durch das genannte Gesetz im Interesse des Post- und Telegraphenwesens, sowie der Militärbeförderung unterworfen. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die von der Regierung gewünschten Telegraphendrähte neben den Gleisen zu legen und auch einen Teil des Eisenbahngrundstücks und Bahnhofs unentgeltlich dem Post- und Telegraphendienst zur Verfügung zu stellen. In Kriegszeiten ist die Gesellschaft verbunden, nach dem Gesetz über Kriegsrequisition die Eisenbahn zur Verfügung der Regierung zu stellen und in Friedenszeiten auf Befehl der betreffenden Behörden die militärischen Truppen zu befördern.

Die Genehmigung der Regierung Japans zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn im Auslande wird den Unterthanen weniger schwierig als in eigenem Lande.[1]. Da die Privatgesellschaften Japans begannen, auch in Korea[2]) Eisenbahnen zu bauen, so erliess die Regierung folgendes Gesetz:

Die japanische Regierung oder Gesellschaft hat das Recht zum Bau der Eisenbahnlinie zwischen Söul-Chemulpo und Chemulpo-Fusan von der Koreanischen Regierung im Jahre 1894 gesichert erhalten. Die ganze Strecke der von den Japanern gebauten Linie Fusan-Söul hat eine Länge von etwa 300 engl. Meilen, die durch den südlichen Teil des Landes, die wichtigsten und wohlhabendsten Provinzen sich erstreckt. Das Kapital davon beträgt 25 Mill. Yen, worauf die japanische Regierung 6 % Garantie geleistet hat, bis der Reingewinn den obigen Betrag erreichen wird. Die Bahn zwischen Söul und Gensau, die von einer japanischen Aktiengesellschaft angelegt wurde, ist am 8. Juli 1900 dem Verkehr übergeben worden. Sie erstreckt sich über 26 engl. Meilen, ihre Anlagekosten betragen über 2 Millionen Yen einschliesslich der Regierungsunterstützung. Der tägliche Durchschnittsgewinn beträgt wenig über 12 Yen. Japan besitzt ausserdem die von den Amerikanern gebaute Eisenbahn zwischen Chemulpo und Söul in Korea ($25^1/_4$ engl. Meile lang), die im Januar Jahre 1899 mit einem Kapital von 750,000 Yen von einer Kommanditgesellschaft ins Leben gerufen wurde. Die Regierung gab dazu ein Darlehn von 18 Millionen Yen, das in fünf Jahren zurückgezahlt worden ist. Die ganze Linie hat 10 Stationen und verwendet täglich 12 Züge mit 3 Wagenklassen. Die Rentabilität der Bahn war folgende: auf der eröffneten Strecke wurden vom 18. September bis Mitte Dezember, also genau 100 Tage, etwa 15000 Yen eingenommen, das macht pro Tag und Meile eine Einnahme von 7,39 Yen.

Die Privatbahnen sind dem Staat nicht nur in wirt-

1) Ost-Asia 1899 S. 413 und 1900 S. 68.

2) Tokio Economist 1900 S. 59 u. 34.

schaftlicher Beziehung verpflichtet, er bringt sie auch unter seine Centralverwaltung und regelt dies Verhältnis durch zwei Verordnungen vom 2. August 1897.

Die Direktionen der Staats- und Privatbahnen stehen unter Aufsicht des Verkehrsministeriums, welches in fünf Abteilungen zerfällt. Vom Kaiser ist ein Direktor für jede Abteilung ernannt, nämlich für Eisenbahn, Post, Telegraphen und Schifffahrtsverkehr und für die Finanzkontrolle. In der Eisenbahnabteilung werden die Eisenbahnaufsicht-Angelegenheiten und die Erteilung von Konzessionen an Privatbahnen bearbeitet. Unmittelbar verantwortlich für sämtliche Eisenbahnangelegenheiten ist der Generaldirektor dem Verkehrsministerium, nach dessen Anweisungen er die Geschäfte der Direktion leitet; nur durch besondere Verordnung des Verkehrsministers werden Bezirksverwaltungen für einzelne Linien nach ihrer geographischen Lage bestimmt.

Neben dem Verkehrsministerium ist durch das Gesetz vom 20. Juli 1900 ein Eisenbahnrat eingerichtet, der über die Reihenfolge der zu erbauenden Bahnen zu bestimmen hat; derselbe besteht aus dem Vorsitzenden, dem Schriftführer und 22 Mitgliedern. Von diesen sind 12 Beamte, je 5 Mitglieder des Herrenhauses und Abgeordnetenhauses. Unter den Letzteren sind alle Parteien vertreten.

Nach Art. XIII kann der Verkehrsminister nach seinem Ermessen bei der Direktion Unterabteilungen bilden oder Lokalbehörden an jedem Orte des Landes zur Erledigung der Eisenbahnangelegenheiten einsetzen.

Die Expansion des Schifffahrtsverkehrs.

Bei der insularen Lage Japans war die Schifffahrt dort sehr früh schon, im vierten Jahrhundert, bekannt. Die chinesische Bauart wurde im siebenten Jahrhundert eingeführt. Ein wirklicher Seeverkehr im heutigen Sinne begann aber erst mit der Öffnung der Häfen. Im Jahre 1868 entstand die erste Transportgesellschaft, und zwar

nur für Binnenverkehr zwischen Tokio und Osaka, ein gemischtes System von staatlicher und privater Unternehmung. Als die Regierung jedoch nach dreijähriger Praxis keinerlei Fortschritt sah, gründete sie allein vermittelst einer Anzahl kleiner aus den Provinzen genommener Dampfer, eine Postdampfergesellschaft. Zur selben Zeit wurde eine Privatkompagnie die Metsubishi-Kaisha gegründet, die der Staat mit 80000 Yen unterstützte, damit sie die Yokohama-Shanghai-Linie von der Pacific-Mail S. S. Kompagnie kaufen konnte. Da die Gesellschaft aber trotz der Unterstützung und trotzdem der Staat jede Konkurrenz vermied, nicht florirte, richtete die Regierung nun wieder eine unabhängige Gesellschaft unter den Namen „Union Transportgesellschaft" ein, die die Leistungsfähigkeit von Transportschiffen und Kreuzern in sich vereinigen sollte. Der Zweck war ein dreifacher. Zu Friedenszeiten sollten die Schiffe zum Verkehr benutzt werden, in Kriegsfällen als Kriegsschiffe Verwendung finden, und schliesslich drittens jede Konkurrenz der Privatkompagnie durch ganz ausserordentlich billigen Transport unmöglich machen. In der That bewährte sich dieses Unternehmen aber auch nicht in der gehofften Weise, und so beschloss man nach Verlauf von drei Jahren eine Fusion beider Gesellschaften, die heute unter dem Namen „Nippon-Yusen-Kaisha" (Japanische Post-Dampfer-Gesellschaft) besteht.

Die Geschichte der Yusen-Kaisha ist für alle in Japan während der letzten fünfzehn Jahre gebildeteten Gesellschaften vorbildlich gewesen. Sie begann ihren Betrieb im September 1885, mit einem Kapital von 11 Millionen Yen und hatte mit der Regierung folgenden Vertrag abgeschlossen:

1) Die Gesellschaft dient ausschliesslich Transportzwecken.

2) Die Konzession ist vorläufig für 30 Jahre bewilligt, kann aber auf Wunsch der Gesellschaft verlängert werden.

3) Sie soll von der Regierung subventionirt werden, wenn der Nettovertrag eine Dividende von 8% des Anlagekapitals nicht erreicht.

4) Sie ist verpflichtet, sich jederzeit in den Dienst der Regierung zu stellen, sobald diese es verlangt; alle alsdann entstehenden Kosten fallen der Regierung zur Last.

Dieser Vertrag wurde zwei Jahre später wegen der von der Gesellschaft betriebenen Spekulation, vom Staate dahin modifiziert, dass eine feste jährliche Subvention von 80000 Yen gezahlt wurde.

Infolge des neuen Schifffahrt-Gesetzes von 1896, das weiter unten noch näher besprochen werden soll, hat die Compagnie zwölf Zweischraubendampfer bestellt, die für den europäischen Verkehr bestimmt sind, und von denen jeder einzelne mehr als 6000 Tonnen Gehalt haben soll, ferner 3 Dampfer von 3,800 Tonnen für die Australia-Linie. Im Jahre 1898 hatte die Gesellschaft über 20 Millionen Yen Kapital, 113 Dampfer mit insgesamt 185,000 Tonnen Bruttogehalt und gab den Aktienbesitzern eine Dividende von 10%.

Bei der Umwälzung des japanischen Schiffsverkehrs springen drei besonders wichtige Punkte in die Augen:

1) Der Übergang von der japanischen Form zur europäischen,

2) von Segelschiffen zu Dampfschiffen, und

3) von kleinen Fahrzeugen zu den heutigen modernen grossen.

Der Bestand an japanischen Junken (kleinen Schiffen), die nach dem Gesetz von 1885 einen Tonnengehalt von 70 Tonnen nicht überschreiten durften, betrug im Jahre 1891 18500 mit einem Totalgehalt von 450000 Tonnen und 1897 19100 mit 474000 Tonnen Totalgehalt. Da sie sich nur mit dem Küstenverkehr befassen, so haben sie keinen direkten Einfluss auf den Aussenhandel. Im Jahre 1897 existierten 148 Schifffahrtsgesellschaften mit einem eingezahlten Gesamt-Kapital von kaum 32 Millionen Yen, die sich mit Ausnahme dreier grosser Kompagnien, der Hippon-

Yusen-Kaisha", der „Toyokisen-Kaisha" Orientdampfer gesellschaft und „Osaka-Shosen-Kaisha" (Osaka Kaufmannsschifffahrts-Gesellschaft) auf den Binnenverkehr beschränkten. Zu bemerken ist die grosse Entwicklung der nach europäischem Muster gebauten Dampfschiffe, die hauptsächlich auswärtige Güter frachten. Das Anwachsen zeigt folgende Tabelle.

Jahr	Total-Anzahl der Schiffe	Schiffe mit mehr als 500 T.	Schiffe mit weniger als 100 T.	Gesamt Reg. Tonnen in 1000 Tonnen	Reg. Tonnen von Schiffen über 500 T.	Gesamt Pferdekraft
1881 [1]	298	23	235	41	22	7904
1891	607	52	542	96	54	21167
1894	745	91	508	169	117	—
1897	1032	149	709	273	208	—

Die Zahl der Segelschiffe hat sich dagegen in den letzten 10 Jahren nicht vermehrt, sondern ist sogar etwas zurückgegangen, denn im Jahre 1891 waren 835 Schiffe mit 50000 Tonnen und 1897 nur 715 mit 45000 Tonnen vorhanden.

Der Hauptanstoss zu der schnellen Dampferentwickelung ist also durch die vom Staate getriebene Politik gegeben worden. Es lassen sich dabei 3 grössere Zeitabschnitte auseinander halten. Die erste Periode war die Zeit der Formosa-Expedition und der Aufstände im Süden Japans 1874—1878, wozu die Regierung viele Transportdampfer aus Privatbesitz unter für die Besitzer sehr günstigen Bedingungen aufkaufte. Die zweite 1878—1894 reicht von den Aufständen im Süden bis zum Beginn des japanisch-chinesischen Krieges, in welcher Zeit, wie wir schon früher gesehen haben, vom Staate selbst eine Dampfergesellschaft gegründet wurde, was wieder eine starke Zunahme von Schiffen zur Folge hatte. Die dritte endlich, vom Ende

1) 1881 sind reg. und unregist. Schiffe zusammen gerechnet, in den anderen Jahren aber nur Register-Schiffe.

des japanisch-chinesischen Krieges 1895 an, brachte durch das erlassene Schifffahrt-Prämiengesetz den allergrössten Aufschwung.

Obgleich Japan den lebhaften Wunsch hat, seinen Schiffahrtsverkehr zu vergrössern, um die Trantsportkosten seiner eigenen Erzeugnisse zu verbilligen und dabei seinen Aussenhandel auszudehnen und zwar derart, dass das Schifffahrtsgeschäft für eigene Rechnung und Gewinn betrieben wird, giebt es doch kein Gesetz, welches einen schweren Zoll über die von fremden Schiffen gebrachten Güter verhängt, wie es z. B. England und Amerika so vortrefflich im eigenen Lande versteht. Nach dem alten Vertrage von 1868 war es Japan gestattet, Gebühren von ausländischen Schiffen zu erheben, die mit anderen Gebühren im Jahre 1898 als Nebeneinnahmen zum Zoll 310,000 Yen (einschliesslich der einheimischen Schiffsgebühren) betrugen. Diese Summe ist natürlich zu klein im Verhältnis zu der Ausdehnung des fremden Schiffsverkehrs (8,000,000 Reg. Tons, wovon 5,000,000 Tons auf ausländische Schiffe fallen.). Ferner: nach dem neuen Vertrage[1]), welcher im Jahre 1899 in Kraft trat, ist Japans Schiffahrtsexpansion ebenso beschränkt wie früher wegen der Gleichbehandlungsklausel der japanischen mit den fremden Schiffen in japanischen Häfen. Nach Artikel X[2]) können alle Gegenstände, welche in japanischen Häfen auf japanischen Schiffen gesetzmässig eingeführt werden, in diesen Häfen auf deutschen Schiffen eingeführt werden, ohne andere oder höhere Zölle oder Abgaben zu zahlen, als wenn dieselben auf einheimischen Schiffen eingeführt würden, und ferner, ohne Unterschied, ob die betreffenden Gegenstände unmittelbar von dem Ursprungsort oder von einem anderen Platze kommen. Ebenso soll eine völlig gleiche Behandlung auch hinsichtlich der Ausfuhr herrschen für die ausländischen Schiffe (ausschliesslich der in dem Vertrage genannten). Ausserdem wird be-

1) Georg Tischert, deutsch-japanischer Handelsvertrag S. 66 ff.
2) Vertrag zwischen Japan und Deutschland 1896.

stimmt in Bezug auf kleine Gebühren und Ankerplätze in Art. XI und XII, dass Tonnen-, Hafen-, Lootsen- oder ähnliche Gebühren den Schiffen anderer Länder auferlegt werden dürfen wie den inländischen in gleichen Fällen, und dass den inländischen Schiffen kein Vorrecht gewährt werden soll hinsichtlich des Ankerplatzes, des Ladens und Löschens der Schiffe in den Häfen, Bassins, Docks u. s. w.

Seit Einführung des neuen Vertrages haben alle diese Gebühren aufgehört, mit Ausnahme der Tonnengebühren, die in dem Gesetz vom 23. März 1899 neu geregelt wurden. Dieses Gesetz besagt, dass Schiffe, welche des auswärtigen Handels halber zwischen Japan und dem Auslande verkehren, bei jedem Anlaufen eines geöffneten Hafens eine Tonnengebühr von 5 Sen bezahlen sollten für jede Registerton oder für jede Einheit von 10 Koku (1 Koku = 180,39 l) Ladungsgebühr zu entrichten haben. Ist jedoch eine Gebühr von 13 Sen für jede Registerton auf einmal bezahlt worden, so ist innerhalb eines Jahres für den betreffenden Hafen eine weitere Tonnengebühr nicht zu zahlen. Jedoch muss die Mitteilung von der Ankunft des Schiffes binnen 48 Stunden erfolgt sein. In Bezug auf den Küstenhandel sind die fremden Schiffe den Gesetzen und Verordnungen des Landes unterworfen.

Dieser Zustand der Gleichstellung der Schiffe bereitet Japan grosse Schwierigkeiten, seinen Seeverkehr zu entwickeln, besonders während der jüngsten Zeit. Diese Schwierigkeit wurde noch vermehrt durch die starke Konkurrenz[1]) von ausländischen Schiffen, die einen stärkeren Handelsverkehr vermitteln als die einheimischen. Die Ersteren hatten im Jahre 1895 Fracht im Werte von 250 Mill. Yen, während die letzteren nur 8 Mill. hatten. Um Japan aus dieser ungünstigen Lage zu befreien, sah sich die Regierung zu sehr starken Massnahmen genötigt; sie erliess ein sogenanntes Schifffahrts-Ermutigungsgesetz im März 1896, ausser den schon gewährten 880,000 Yen

1) Siehe die folgende Tabelle S. 29.

Unterstützung zur Yusen-Kaisha. Der Grundgedanke dieses Gesetzes betrifft in erster Linie die Fahrgeschwindigkeit der Dampfer und in zweiter Linie ihr Grössenverhältnis, weil diese beiden Potenzen die verhältnismässig vermehrten Bau- und Betriebskosten der Maschinen verursachen. Deshalb lautet das Prämiengesetz folgendermassen: Jedes Stahl- oder Eisenschiff von 1000 Tons mit einer Maximalgeschwindigkeit von 10 Knoten (dasselbe muss Eigentum eines Japaners oder einer Gesellschaft sein, deren Teilhaber oder Aktieninhaber ausschliesslich Japaner sind), welches zwischen Japan und einem fremden Lande oder zwischen verschiedenen fremden Häfen fährt, soll eine Unterstützung von 25 Sen für 1000 Seemeilen pro Tonne erhalten unter der Bedingung, dass es nach allen von der Regierung bestimmten Vorschriften gebaut ist und ferner, dass ein im Auslande erbautes Schiff zur Zeit der Einführung des Gesetzes nicht über 5 Jahre alt sein darf, während die einheimischen Schiffe diese Unterstützung noch erhalten, wenn sie auch schon 15 Jahre im Gebrauch sind. In Bezug auf Grösse und Schnelligkeit des betreffenden Schiffes ist die Unterstützungs-Skala 10% Zuschlag für je 500 Tons mehr, 20% Zuschlag für jeden Knoten über 10 Knoten Fahrgeschwindigkeit. Dieser Zuschlag gilt für Schiffe bis zu 6000 Tonnen und 17 Knoten; den Schiffen, die über 5 Jahre alt sind, werden 5% für jedes Jahr darüber abgezogen. Das Schiff, welches Unterstützung erhält, kann gegen angemessene Entschädigung für öffentliche Zwecke beansprucht werden und ist ferner verpflichtet, die Post und deren Beamte frei zu befördern und muss ausserdem auf eigene Kosten eine näher bestimmte Anzahl junger Schifffahrtsbeflissener an Bord nehmen, jedes Schiff bis zu 2500 Tonnen Gehalt soll 2 nehmen, 3 bis zu 4000 Tonnen und jedes grössere Schiff 4. Das betreffende Schiff darf ohne Erlaubnis des Verkehrsministers keinen Fremden, weder an Bord noch sonst für den Dienst des Schiffes verwenden. Das Schiff darf, so lange es Beitrag erhält und während eines

Zeitraums von 3 Jahren nach Einstellung der Zahlung, an Fremde weder verkauft, noch verchartert, noch vertauscht, noch verschenkt oder verpfändet werden, wenn nicht der Verkehrsminister hierzu die Erlaubnis erteilt oder die erhaltene Unterstützung zurückgezahlt wird. Das Schiff muss dem betreffenden Regierungsgebiet über seinen zu nehmenden Weg[1]) über die anzulaufenden Häfen Bericht erstatten und bestimmte Daten angeben für Ankunft und Abfahrt.

Der Einfluss des Gesetzes war stärker als die Regierung zuerst erwartet hatte. Da der Etat für 1899—1900 schon auf 6,209,738 Yen gestiegen war — nach dem neuen Gesetz waren nur $4^1/_4$ Millionen Yen im Ausgabeetat vorgesehen — so ersuchte die Regierung das Parlament, zwei Bewilligungsbedingungen für Unterstützungen zu beschränken. Die erste Bedingung ist, falls das Schiff im Auslande gebaut und in Japan registriert wurde, nach dem 1. Oktober 1899 nur die Hälfte des Ermutigungsbetrages erhalten soll. Die zweite ist, dass die ganze Frist für diese Wohlthat auf 18 Jahre zu beschränken ist vom 1. Oktober 1896 an gerechnet, als das Gesetz in Kraft trat. Das Inkrafttreten dieser Modifikation sollte am 1. Oktober 1899 beginnen, weil bis dahin die neubestellten Schiffe infolge des Wohlthatgesetzes von 1896 fertiggestellt worden und schon von hier registriert worden waren. Diese Modifikation des Gesetzes ist eine Ungerechtigkeit gegen alle später fertiggestellten Schiffe, weil dieselben von der Wohlthat ausgeschlossen sind. Deswegen hielt es die Nippon-Yusen-Kaisha plötzlich für notwendig, den Plan der in England fast vollendeten Schiffe zu modifizieren, was grosse Kosten verursachte, ohne gerade die Qualität der Schiffe zu verbessern.

Andererseits ist es für Japan wünschenswert, den Schiffsbau im Auslande zu vermindern. Kurz, der Zweck dieser Modifikation war, dass die Wirkung dieses Schifffahrt-Ermutigungsgesetzes im Jahre 1914 vollendet sein

1) Account of Papers London 1898 XCIII Bel. S. 60.

sollte und das Maximum finanzieller Verantwortlichkeit des Staates auf eine bestimmte Summe zu beschränken. Schliesslich hatte die Regierung beim Parlament den Erfolg, dass drei besondere Linien unterstützt wurden, nämlich die Nippon-Yusen-Kaisha's Japan—Europa, Japan-Seattle-Linien und Toyo-Kisen-Kaisha's [1]) Japan—San Francisco-Linie, insgesamt mit 4,341,804 Yen. Diese Prämien wurden vom 1. Jan. 1900 bis 31. Decbr. 1909 bewilligt. Nach dem letzten Vertrage mit den obigen Gesellschaften muss die Nippon-Yusen-Kaisha auf ihrer Europa-Linie 12 Dampfschiffe von 6000 Tonnen mit 14 Knoten Geschwindigkeit und auf ihrer Seattlelinie 5 Dampfer von 6000 Tonnen mit 15 Knoten Geschwindigkeit in Betrieb stellen, und die Toyo-Kisen-Kaisha auf ihrer San Francisco Linie 3 Dampfer von 6000 Tonnen mit 17 Knoten Geschwindigkeit. Die Zahl der Reisen ist jährlich auf mindestens je 26, 13 u. 14 für die Europa-, Seattle- und San Francisco-Linie festgesetzt. Die obengenannten Gesellschaften dürfen nicht mehr als 4 Jahre alte Schiffe verwenden. Hieraus erklärt es sich, dass die Regierung nicht nur die Häufigkeit und Schnelligkeit der Fahrten ins Auge gefasst hat, sondern auch bemerkt, dass die kürzere oder längere Entfernung zwischen den Endhäfen, sowie die mehr oder minder strengen Vorschriften über die inne zu haltende Pünktlichkeit der Ankunfts- und Abgangszeiten dabei eine gewisse Rolle spielen.

Dem Einfluss obigen Gesetzes ist es zuzuschreiben, dass die Unternehmungen der verschiedenen Gesellschaften eine so grosse Ausdehnung gefunden haben. Die Yusen-Kaisha, die im Jahre 1899 4,425,000 Yen Unterstützung erhielt, begann die schon bestehenden Routen zu vergrössern oder neue Verbindungen herzustellen. Für die europäische Linie [2]), unter der Subvention von 2,262,525 Yen, verwendet

---

1) Die Toyo-Kisen-Kaisha (Orientalische Dampfschifffahrtsgesellschaft) ist im Jahre 1896 mit einem Kapital von 6 Mill. Yen gegründet worden.

2) General View of Commerce and Industry in the Empire of Japan. S. 5 ff.

die Gesellschaft 12 Doppelschraubendampfer, die alle über 600 Reg.-Tons haben. Sie unterhält einen regelmässigen 14tägigen Verkehr zwischen Yokohama, London und Antwerpen, wobei die Häfen Kobe, Shimonoseki (gelegentlich), Hongkong, Singapore, Penang, Colombo, Port Said und Marseille auf der Hinreise angelaufen werden. Bei der Rückfahrt nach Japan kommen Marseille und Penang in Wegfall. Für die Bombay-Linie erhält die Gesellschaft 192,108 Yen, wobei die Verbindung zwischen Yokohama und Bombay von drei Dampfern von 3 bis 4000 Reg. Tons mit 17 Fahrten im Jahre unterhalten wird. Die Häfen, die angelaufen werden, sind Kobe, Shimonoseki (auf der Ausreise), Hongkong, Singapore und Colombo. Die Linie dient hauptsächlich der Einfuhr von Rohbaumwolle aus Indien. Für die australische Linie unter Subvention von 525,657 Yen, verwendet die Gesellschaft Schiffe von 3800 Tons und vermittelt einen regelmässigen monatlichen Verkehr zwischen Yokohama und Melbourne über Kobe, Shimonoseki (nur auf der Ausreise), Nagasaki, Hongkong, Manila, Thursday-Island, Taonsville, Brisbain und Sidney[1]). Für die Amerika-Linie (Seattle-Linie) wird sie mit 654030 Yen unterstützt. Sie unterhält eine vierwöchentliche Verbindung mit Canada und den Vereinigten Staaten durch 3 Dampfer von 4000 bis 5000 Reg.-Tons. Die Schiffe gehen von Hongkong über Kobe, Yokohama nach Victoria. Seit dem letzten Jahre wird auch Shanghai angelaufen. Diese Linie[2]) steht mit der Great Northern Railroad-Co. in Verbindung, die ihre Reisenden bis Duluth am Superior-See befördert, sie dann der Northern Steamship-Co. übergiebt, welche sie Superior-, Huron- und Erie-See nach Buffalo bringt, von wo die Weiterreise nach New York wieder mit der Eisenbahn angetreten wird. Ausserdem unterhält diese Gesell-

1) Prof. C. Busley in seinem Werk: „Der Kampf um den Ostasiatischen Handel“ S. 216, beobachtet, dass diese Linie in Queensland und New-South-Wales grossem Misstrauen begegnet, weil man dort den Wettbewerb der Japaner fürchtet.

2) „Der Kampf um d. Ostas. Handel“ S. 45 ff.

schaft von kleineren Subventionen die Verbindungen zwischen Kobe-Wladiwostok, Kobe-Niutschwang 14tägig, Kobe-Tientsin 14tägig, Kobe—Tschinanpo dreiwöchentlich und Shanghai—Tshifu—Tientsin wöchentlich. Die letztere Linie wurde im Jahre 1899 neu eingerichtet. Ferner dient diese Company zahlreichem Schiffsverkehr unter den japanischen Küstenplätzen, sowie zwischen Japan und Formosa, den Bonin-Inseln, Hokkaido u. s. w.

Zunächst begann eine monatliche Verbindung zwischen Hongkong, Nagasaki, Kobe, Yokohama, Honolulu und San Francisco, die von den in Grossbritannien gebauten 3 Dampfern bewirkt wird, jeder derselben hat einen Tonnengehalt von 6000 Reg.-Tons, eine Länge von 440, eine Breite von 50 englischen Fuss, 7500 Pferdekräfte und eine Geschwindigkeit von 17 1/2 Knoten. Sie hat mit zwei amerikanischen Gesellschaften, die ebenfalls je 3 Dampfer auf der San-Francisco-Route laufen lassen, eine Übereinkunft getroffen, wonach die Dampfer der drei Kompagnien in regelmässigen Zwischenräumen von etwa acht Tagen fahren. Die Toyo-Kisen-Kaisha hat im ersten Halbjahr 1899 10 % Dividende gezahlt.

Das Ermutigungsgesetz, welches nicht nur für die einheimischen Küsten Japans Bezug hat, sondern auch für das Meer in der nächsten Umgebung, besonders für Hokkaido,[1]) hat die Osaka-Shosen-Kaisha angeregt, ihr Kapital zu vermehren, sowie ihren Schiffahrtsverkehr zu vergrössern, der sich bisher nur auf die Küsten beschränkt hatte. Diese Gesellschaft erhielt im Jahre 1899 eine Unterstützung von 13954 Yen und gab 8 und 9 % Dividende für das zweite Halbjahr 1899. Die Gesellschaft hatte bisher mit einem Kapital von 5,5 Mill. Yen gearbeitet, welches im vorigen

1) Die Regierung hat das Bestreben, Hokkaido zu öffnen durch Errichtung von Eisenbahnen. Der Zweck ist, die Insel besser zu kolonisieren. Schon für die Eisenbahnen in der Provinz Ishikari hat die Regierung 19 Mill. Yen auszugeben nnd den Otar-Hafen mit über 2 Mill. Yen zu verbessern geplant.

Jahre auf 6,200,000 Yen erhöht wurde. Davon sind bereits 3,370,000 Yen verwendet, da nicht weniger als 6 grosse und 16 kleine Schiffe neu gekauft oder in Bestellung gegeben worden sind. Auf Grund des Gesetzes betrug der Gesamtaufwand für Schifffahrtsunterstützungen von der Staatskasse im Etatsjahr 1900/1 7,519,980 Yen.

Vor Ausbruch des Krieges war in Japan von Schiffsbau wenig oder gar keine Rede, weil meistens die sogenannten Dschunken, die aus Holz hergestellt werden, für Küstenfahrten verwendet worden kleine Dampfer über 1000 Tons wurden sehr selten gebaut. Deshalb hat die Regierung die Notwendigkeit eingesehen, die Schiffbauindustrie mit der erwähnten Schifffahrtsausdehnung in Einklang zu bringen durch Ausgabe von Prämien, deren Höhe sich nach der Grösse und Geschwindigkeit der in Japan gebauten Schiffe richtet. Das neben der Schifffahrtssubvention ausgegebene Schiffsbau-Gesetz, welches 18 Jahre lang, von 1. Oktober 1896 an gerechnet, gültig ist, lautet wie folgt: Schiffe aus Stahl oder Eisen von wenigstens 700 Tons und unter 1000 Tons, die von einheimischem Material hergestellt sind (ausländisches Material zu verwenden bedarf der besonderen Erlaubnis des Verkehrsministers), die nach den Vorschriften des Ministeriums von japanischen Unterthanen gebaut worden sind, sollen die Wohlthat von 12 Yen für die Tonne erhalten, jedes Schiff dieser Art über 1000 Tons 20 Yen für die Tonne. Weiter bemerkt das Gesetz, dass, wenn auch das Schiff mit Maschinen ausgestattet ist, die nach den angegebenen Bedingungen wie die für den Schiffsbau gültigen gebaut sind, dasselbe 5 Yen Prämien mehr für je eine Pferdekraft zu beanspruchen hat.

Dieses System scheint zuerst spekulativ zu wirken; denn ein Schiff, welches den Vorschriften des Ministeriums über Konstruktion, Grösse und Geschwindigkeit entspricht, erhält eine jährliche Unterstützung, wodurch zum Mindesten die Herstellungskosten gedeckt sind. Dieser Umstand wird Viele verlocken, Schiffe zu bauen aus rein finanziellen

Gründen. Z. B. würde bei einem Schiff von 4000 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 15 Knoten die Prämie 25 Sen für je 1000 Meilen während eines Jahres betragen. Unter diesen Umständen könnte ein Schiffbesitzer, ohne Schaden zu erleiden, auch die kleinste Betriebslinie einrichten, da seine Unkosten durch die Prämie gedeckt sind. Schon bevor das Schiffsbaugesetz in Wirkung getreten ist, machte „The Oriental Economist“ die Bemerkung, dass die Eingeborenen es bequemer finden, ihre Schiffe im Ausland zu bestellen, weil erstens das Gesetz genau dem Reglement des Lloyd entspricht, und zweitens, weil es einen grossen Zeitverlust bedeutet, in Japan selbst ein Schiff fertig zu stellen, das den Vorschriften des Unterstützungsgesetzes voll genügt. Diese Meinung bestätigte sich zuerst, als die einheimischen Gesellschaften ihre Schiffe in England, Deutschland, Frankreich und Amerika bestellten. Diese Erscheinung wird aber hauptsächlich dadurch verursacht, dass Japans Werften noch nicht vollkommen genug ausgerüstet sind, um mit den fremden Werften konkurrieren zu können.

Es gab in Japan im Jahre 1898 13 Privatschiffsbauwerften, die 81 Dampfer mit einem Totalgehalt von 15000 Tonnen und 113 Segelschiffe mit Gesamträumen von über 9000 Tonnen nach europäischem Muster gebaut haben. Ausserdem giebt es 7 Staatsschiffsbauwerften mit 85 Maschinen und 3200 Pferdekraft. Die grosse Mehrzahl derselben ist allerdings auch heute noch, wie sie schon durch ihr zum Teil ehrwürdiges Alter verraten, nur, wie schon erwähnt, zum Bau kleiner Fahrzeuge eingerichtet. Nach der oben geschilderten Leistungsfähigkeit der japanischen Schiffsbauwerften ist die Unterstützungsskala zu hoch, insbesondere da die Baumaterialien vom Auslande bezogen werden müssen, die durch den neuen Zolltarif unverhältnismässig teuer werden, z. B. erreichen Eisen und Stahl einschliesslich Transport u. s. w. 35—40 % im japanischen Hafen. Es ist wünschenswert, dass das zum Schiffsbau verwendete Material

zollfrei eingeführt werden darf, um diese Industrie zu rascherer Entwicklung zu bringen.

Jede bedeutende Werft bestrebt sich, ihre Leistungsfähigkeit zu verstärken, um die Prämie zu erhalten. Die sogenannte Ishi-Kawa-Schiffsbauwerft, die von 1889 bis 1898 14 Segelschiffe mit 500 Tonnen, 31 Dampfer mit 2000 Tonnen und noch mehrere andere kleine Schiffe baute, ist derart eingerichtet, dass sie auch Dampfer mit mehr als 1000 Tonnen Gehalt bauen kann. Die bemerkenswerteste Werft in Japan ist die Mitsui-Bussau-Kaisha's Werft zu Nagasaki, welche früher der Regierung gehörte, stand unter einer freien intelligenten Leitung, unter Beihilfe von 10 europäischen Technikern[1]) und 159 eingeborenen Oberbeamten. Diese Werft hat beträchtliche Ausdehnung erhalten seit dem Inkrafttreten des Schiffsbaugesetzes. Grosse Maschinen und Betriebswerkstätten, Eisenwerke und Sägemühlen waren neu entstanden. Das Werk ist fähig, Schiffe von 1500 Tonnengehalt aufzunehmen — es hat zwei Trockendocks[2]) — das eine ist 513 Fuss lang, 87 Fuss breit am Eingang, 77 Fuss am oberen Ende und 28 Fuss tief und das andere besitzt eine Länge von 371 Fuss, eine Tiefe von 78 Fuss. Ferner ist das Werk so ausgerüstet, dass es die Herstellung und Reparatur von eisernen Kreuzern erster Klasse bis herab zum einfachsten Küstenfahrer zu übernehmen im Stande ist. Das Resultat dieses Fortschritts war, dass die Werft einen 6000 Tonnendampfer herstellte für den Dienst der Nippon-Yusen-Kaisha, europäische Linie, als ein typisches Beispiel für ihre Leitungsfähigkeit. Dieser Dampfer[3]) wurde „Awa Mara" genannt; seine Länge betrug 463 Fuss, sein Tonnengehalt 6 309 bei ungefähr 14 1/2 Knoten Fahrgeschwindigkeit. Das Schiff hat einen Doppelboden, es ist mit elek-

1) U. S. Consular Reports 1897—98. S. 151.

2) See General View of Commerce nad Industry in the Empire of Japan S. 306.

3) Board of Trade Journal 1900 S. 38 f.

trischem Licht ausgestattet, ein schöner Kühlraum ist vorgesehen; er hat zwei Masten vorn und hinten, Schooner-ausrüstung, zehn Boote von je 6 Tonnen und eins von 30 Tonnen Gehalt.

Was die Schiffsbauindustrie betrifft, so nahm die Regierung eine Eisenfabrik [1]) bei Wakamatsuhafen auf Kushu in ihren eigenen Betrieb, die ihre Thätigkeit im letzten Oktober beginnen sollte. Diese Anstalt, deren Kosten ursprünglich auf 4 Mill. veranschlagt waren, kostete 19 Mill Yen, ist im Stande 120000 Tonnen Stahl anzufertigen. Dabei beschäftigt sich dieselbe hauptsächlich mit der Fabrikation von Eisenstangen und Stahlplatten. — Der deutsche technische Direktor des Werkes, Dr. Toppe, bemerkt, dass Japan von demselben einen Reingewinn von 2 Mill. Yen jährlich hat und seine Einfuhr um dieselbe Summe vermindert. Inzwischen beabsichtigen verschiedene japanische Kapitalisten, in der Nähe des Stahlwerks mit einem Aufwande von 300 000 Yen Eisengiessereien zu errichten, die unter Benutzung des von dem Stahlwerk gelieferten Roheisens für die Fabrikation von Eisenkurzwaaren bestimmt sind.

Neben diesem Unternehmen beabsichtigt der Staat, ein zweites Stahlwerk in dem Kriegshafen Kure an der Inlandsee zu errichten. Die Hauptaufgabe dieser Anlage soll sein, Panzerplatten herzustellen, damit Japan bezüglich des Baues seiner Kriegsschiffe vom Auslande so unabhängig wie möglich gestellt wird. Die Kosten, welche zum Teil schon in den nächstjährigen Etat eingestellt werden sollen, werden etwa 5 bis 6 Mill. Yen betragen, und man hofft, den Betrieb bereits in drei bis vier Jahren eröffnen zu können.

Die Einnahmen der heimischen Schiffe, einschliesslich der Segelschiffe, betrugen 1891 bis 1894 durchschnittlich 21 000 Yen, und 1895 bis 1898 durchschnittlich 36 000 Yen für 1000 Tonnen Raum, während die gesamten ausländischen

---

1) Tokio Economics Nr. 1032 Juni 1900 S. 1103 ff.

Schiffe zu derselben Zeit und für denselben Raumgehalt 44000 resp. 52000 Yen ergaben. Aber die im Auslande bestellten Schiffe sind allmählich in Japan angelangt, so dass im Jahre 1899 der japanische Schiffsverkehr in den einheimischen Häfen nur 100 Millionen Mark im Betrieb und circa 250000 Tonnen Gesamtgehalt geringer war als der englische Schiffsverkehr, nämlich:

[1]) Wert der von japan. Häfen ein- und ausgeführten Waren in Mill. Mark.

Flagge	Dampfschiffe		Segelschiffe		Zusammen		Wert u. s. w. wie oben.
	Zahl	1000 Reg.-T.	Zahl	1000 Reg.-Tons	Zahl	1000 Reg.-T.	
Britische	1405	3241	52	80	1457	3321	391
Japanische	2256	3028	467	51	2723	3079	292
Deutsche	299	531	14	29	313	560	91
Amerikanische	168	380	17	15	185	395	32
Russische	178	284	24	2	202	286	3
Französische	129	283	—	—	129	283	59
Norwegische	129	184	—	—	129	184	11
Andere Länder	114	179	1	—	115	179	21
Zusammen	4678	8110	575	177	5253	8287	900

Dass thatsächlich Japans Betrieb im Verhältnis zu dem Schiffsgesamtgehalt geringer ist als Englands, wird durch die Neuheit der Schiffe verursacht, die im Laufe der Zeit ihren Kredit bei den Kaufleuten erhöhen. Die Vollendung der sibirischen Eisenbahn [2]), die Verbesserung der Binnenhäfen, des Auslandes heimischen Eisenbahnnetzes und die Erschliessung Chinas stellen der Expansion des japanischen

1) Über Handel und Industrie 1890 Bd. II Heft 7 S. 240.

2) Der amerikanische Konsulatsbericht vom 1. März 1900 enthält folgende Ansicht: „Die Vollendung der sibirischen Eisenbahn wird eine grosse Umwälzung im Post- und Personenverkehr im Gefolge haben, aber der Frachtverkehr wird auch ferner auf den Wasserstrassen bewältigt werden, da die Eisenbahn lange nicht so billig befördern kann." Nimmt man z. B. die 1898 beim Schiffsgüterverkehr zwischen Shanghai und London berechneten Transportkosten (pro Tonne £ 7,72) als Norm, so müssten die Bahnen, um konkurrieren zu können, ein Pud (36113 Pfund engl.) für ein Viertelhundert einer Kopeke (8 Cents) pro Meile befördern.

Schifffahrtverkehrs eine grosse Zukunft in Aussicht. Diese Ausdehnung wird in Zukunft eine grosse Gefahr für Europa bedeuten. In dieser Hinsicht ist das Beispiel von Formosa lehrreich, wo die japanischen Gesellschaften die englische Douglaslinie schon seit Jahren hart bedrängen. Jetzt ist durch die neue, von der japanischen Regierung durch Subvention geschaffene Linie Anping-Amoy-Swatan-Hongkong auch in Süd-Formosa der Konkurrenzkampf mit den Engländern aufgenommen worden. Ferner sind bereits zwei weitere subventionierte Schifffahrtsverbindungen Hongkong-Amoy-Futschau und Tamsui-Amoy-Futschau in Aussicht gestellt. Die Douglaslinie wird in dem Wettbewerb unterliegen müssen, da sie von der englischen Regierung anscheinend keine Subvention zu erwarten hat. Da die japanische Regierung die kleinen Schifffahrtsverbindungen in Ostasien kräftig subventioniert, hat die europäische Schifffahrt davon mehr zu fürchten[1]) als die grösseren Linien, wie die Europalinie der Nippon-Yusen-Kaisha. Unter diesem Gesichtspunkt verdient die Gründung der neuen subventionierten Linie im Yangtse-Thal besondere Beachtung.

Das Finanzwesen.

Es sollen hier hauptsächlich diejenigen Finanzorgane näher behandelt werden, die Valutaregulierungen des Auslandes vermitteln und die eine Gleichwertung des Geldes nach einem System der fremden Staaten herbeigeführt haben. Ersterem Zwecke dient vor Allem die Yokohama Specie Bank, letzterem die Einführung der Goldwährung in Japan.

Die Yokohama Specie Bank.

Schon während des Chaos der Verträge hatten die Engländer in ihrer weitschauenden Handelspolitik Bankfilialen in Japan errichtet (1863). Die neue Regierung er-

1) Bericht über Handel und Industrie Bd. II, Heft 7 S. 241.

kannte bald die Wichtigkeit einer direkten Bankverbindung mit den europäischen Staaten, um einerseits den direkten auswärtigen Handel in die eigenen Hände zu bekommen und somit die Ausfuhr zu erleichtern, und um andererseits Bargeld von den Ausländern zum Zwecke der Papierdeckung einzuführen. Es bestanden zwar schon viele nationale Banken, aber sie befassten sich nur mit dem einheimischen Verkehr und waren ihrer ganzen Einrichtung nach nicht verwendbar für auswärtige Finanzverhältnisse. Deshalb entschloss sich der Staat 1880 eine Exportbank ins Leben zu rufen, welche es nur mit Barzahlungen zu thun haben sollte, und es wurde die sogenannte „Yokohama Specie Bank“ oder „Shokin Ginko (Hartgeldbank)“ gegründet. Mit einem Anfangskapital von 3 Millionen Yen wollte sie ausländische Tratten ankaufen und auf Exportwaren Barvorschüsse geben, und später, nach Vermehrung des Anlagekapitals der Regierung die Kinsatsuscheine[1]), mit 6% verzinslich, in Pfand geben, um selber Banknoten in Umlauf setzen zu können. Das Letztere wurde aber nicht von der Regierung gestattet, weil zu viel Papiergeld in Umlauf und der Kurs desselben infolgedessen schon ein sehr niedriger war. Nach der Geschäftskonjunktur war es aber auch zu schwer für die Yokohama Specie Bank plötzlich so viel Silbergeld vom Publikum zu erheben, und deshalb wurde der Betrieb mit nur 1 400 000 Yen Silber, wovon die Regierung 1 Million zu niedrigem Zinsfuss herlieh und das Übrige vom Publikum gezeichnet wurde und mit 1 600 000 Yen Papiergeld (Alles vom Publikum gezeichnet), das allmählich, binnen 5 Jahren, in Silber umzuwechseln war, eröffnet.

Die Existenz der Bank war in der ersten Zeit ihres Bestehens oft in Frage gestellt, hauptsächlich durch die

---

1) Die Kinsatsuscheine sind von der Regierung verausgabte Golddeckungsbonds, die zur Einlösung von Papiergeld ausgegeben waren und in Metall, die älteren in Gold, die späteren in Silber, zurückgezahlt werden sollten.

Kursschwankungen und durch Mangel an genügendem Kapital. Eine grosse Schwierigkeit lag auch darin, dass die fremden Kaufleute in Japan nur mit den ausländischen Banken in Verbindung standen, und das neue Unternehmen somit allein auf die Exporteure angewiesen war. Eine günstige Änderung brachte seinem Betriebe aber die neue Verbindung mit New-York 1888, die eine grosse Ausfuhr von Thee und Seide zur Folge hatte, so dass gegen Ende dieses Jahres das Gesamtkapital schon 5—6 Millionen Yen betrug. Zur Hebung trug auch noch bei, dass zur selben Zeit in London eine Filiale errichtet wurde, um direkt Exportwechsel handeln zu können. Bald drohte aber der Bank eine neue Krisis, denn aus Mangel an Erfahrung hatte sie vielfach Geld an Kaufleute verliehen, ohne deren Persönlichkeit genau geprüft und ohne den geringen Wert der in Pfand gegebenen Aktien bemerkt zu haben. Um sich nun aus der hierdurch entstandenen bedrängten Lage zu befreien, forderte sie vom Staate die Erlaubnis, ihr Silberkapital in Papiergeld, das einen viel niedrigeren Kurs hatte, umwechseln zu dürfen. Da dies aber nach Ansicht der Regierung grosse Störungen auf dem Geldmarkt verursacht hätte, entschloss diese sich, selbst der Bank unter die Arme zu greifen, indem sie ihr das Silbergeld mit Papiergeld abkaufte, wodurch die Krisis beseitigt wurde. Die Verhältnisse der Bank festigten sich in der Folgezeit nicht nur wieder, sondern erfuhren durch die grosse Seidenausfuhr auch einen grossen Aufschwung, so dass die Bank den Entschluss fassen konnte, mit den ausländischen Banken in Konkurrenz zu treten. Hierzu war aber wiederum Silbergeld nötig, und wieder kam der Staat zu Hülfe. Er lieh der Bank eine halbe Million Yen Silber, wofür sie der Verwaltung Staatsbonds in Pfand gab. Auch als die Entwicklung der Eisenbahnen und andere Unternehmungen nach dem Jahre 1887 durch die grosse Einfuhr von Rohmaterialien und dem damit verbundenen Export von Geld eine Gefahr für die Bank zu werden drohte,

sprang wiederum der Staat helfend ein, indem er der Bank gestattete, eine halbe Million des Reservefonds für die Londoner Filiale zu verwenden. Aus dieser fortwährenden Verbindung zwischen der Bank und dem Staate haben beide ihren Vorteil gezogen, denn einerseits wurde das Wechselgeschäft allmählich ganz in japanische Hände gebracht, und andererseits Silbergeld in zur Papierdeckung genügender Menge nach Japan eingeführt. Als dann schliesslich die Bank durch die ihr in jeder kritischen Lage vom Staate hilfsbereit gewährte Unterstützung so gefestigt war, dass ihre Existenz menschlicher Berechnung nach durch nichts mehr bedroht werden konnte, offerirte die Regierung ihr noch, bevor sie sich ganz zurückzog, ein Hand in Hand Arbeiten mit der Nippon-Bank (Reichsbank), welches Anerbieten die Yokohama Specie Bank wegen der dadurch gebotenen Vorteile gerne annahm.

Diese Verbindung mit der Nipponbank vor Allem hat die Yokohama Specie Bank dann auf ihre heutige Höhe gebracht. Die Vermehrung ihres Reservefonds zeigen folgende statistischen Angaben[1]: 1881 3 Millionen Yen, 1891 8,1 Millionen, 1896 19,5 Millionen und 1899 25,7 Millionen. Der Reingewinn betrug 1881 5,7%, 1891 5,9%, 1896 8,5% und 1899 19,6%: Filialen errichtete sie in fremden Ländern in folgender Reihenfolge[2]: New York 1880, London 1881, Lyon 1882, San Franzisco 1883, Hawaii-Inseln 1890, Shanghai 1893, Bombay 1894, Hongkong 1896 und Tientsin und New-Shang 1899. In Japan machen der Specie Bank sechs ausländische Banken Konkurrenz.

Die Organisation der Bank ist eigentlich ein zu gemischtes System von staatlicher und privater Verwaltung, da der Staat zu viel Einfluss besitzt, so dass die Bank im wesentlichen als eine Staatsbank mit Privatkapital bezeichnet werden kann. Zunächst, wie schon erwähnt, hatte der

---

1) Report von Yokohama Specie Bank 1881—1900.

2) Brief von Yokohama Specie Bank am 2. Januar 1901.

Staat ein Drittel des ganzen Kapitals vorgeschossen, und behielt deshalb einen entsprechenden Prozentsatz von Stimmen. Um die Aufsicht zu besorgen ernannte die Regierung anfangs als ihre Vertreter Beamte, später aber Sachverständige aus dem Publikum. Im Jahre 1885 wurde das Aktienbesitzrecht von der Regierung dem Kaiserlichen Staatshaushalte übergeben, während das Vertreterwählungsrecht der Regierung verblieb. Zwei Jahre später (1887) brachte ein neues Gesetz eine Modifikation, wodurch der Regierung noch eine Erweiterung ihres Aufsichtsrechtes über die Verwaltung der Bank zugestanden wurde; etwas später wurde sogar auf Wunsch der Regierung im Finanzministerium eine besondere Abteilung für Bankverwaltung eingerichtet, so dass die Bank schliesslich ganz der Nationalbank gleich geachtet wurde. Das Privileg der Bank läuft vom Februar 1880 an 20 Jahre, kann nach dem Gesetz von 1887 aber verlängert werden. Die Bank soll keinen Grundbesitz erwerben und darf nicht über ein Zehntel des Kapitals an eine Person oder eine Firma ausleihen.

Die Einführung der Goldwährung.

Das bis zum Jahre 1868, der Thronbesteigung des jetzigen Kaisers, bestehende Münzwesen stammte in seinen Uranfängen vom Jahre 1600. Die Könige der einzelnen Provinzen hatten im Laufe der Zeiten nach ihrem Belieben Papiergeld in Umlauf gebracht ohne jede Metalldeckung, so dass es um 1868 schliesslich 1600 verschiedene Sorten gab. Die neue Epoche der Münzumgestaltung seit der Öffnung Japans kann man in vier grosse Abschnitte zerlegen. Der erste (1869—70) war der der einfachen Silberwährung. Während dieser Zeit (im November 1869) wurde die Münze in Osaka gebaut, und es wurde auf Grund des Dezimalsystems der im Osten Asiens kursierende mexikanische Dollar als Muster genommen, um sich möglichst mit den Silberländern in Einklang zu bringen; Gold diente

als Ergänzungsmittel. Die zweite Epoche brachte dem Lande (1871—78), veranlasst durch den inzwischen bedeutend gewachsenen Handelsverkehr mit Goldländern, die Goldwährung, die aber später in Wirklichkeit als Doppelwährung wirkte. Die dritte Periode (1878—85) kann man als die der reinen Goldwährung bezeichnen, da der Mangel an Gold die Regierung im Mai 1878 veranlasste, das Silber neben dem Golde als gesetzliches Zahlungsmittel zuzulassen. Ein Gold Yen wurde durch Zwangskurs einem Silber Yen gleich gesetzt. Die vierte Periode (1886—97) war wieder eine Silberwährung, wobei allerdings dem Papiergeld derselbe Wert zugesprochen wurde. Im Jahre 1897 ging Japan dann zur heute bestehenden Goldwährung über.

Die Entwicklung des Aussenhandels und der Industrie Japans brachte, weil die auswärtigen Finanzverhältnisse dadurch ganz andere wurden, auch die Währungsfrage wieder in's Rollen. Das Wertverhältnis zwischen Gold und Silber war während des letzten Jahrzehntes grossen Schwankungen unterworfen; es betrug: 1879—90 ca. 1:18—19; 1891—93 ca. 1:20,92—26,49; 1894—96 ca. 1:30,66—32,56 und 1897 1:34,34.

Da Japan thatsächlich reine Silberwährung hatte, machten sich diese Silberkursschwankungen natürlich sehr unangenehm bemerkbar, denn die Preise aller Waren stiegen, allgemein wurde Spekulation getrieben und die Staatsausgaben vergrösserten sich, kurz der allgemeine Zustand des Landes war kein guter. Infolgedessen wählte die Regierung im September 1893 eine Kommission, die untersuchen sollte, welches Währungssystem als das vorteilhafteste für das Land zu ergreifen sei, wobei vor Allem die Neigung der Ausländer zu Modifikationen der bei ihnen bestehenden Systeme (Richtung in Europa und Amerika gegen den Bimetallismus) in's Auge gefasst und wenn möglich eine Übereinstimmung mit diesen herbeigeführt werden sollte. Bei der Abstimmung entschieden sich von fünfzehn Mitgliedern sieben gegen acht für eine neue

Währung: von den acht waren zwei für Doppelwährung, sechs für Goldwährung. Bevor der Staat sich jedoch schlüssig wurde, welche endgiltige Entscheidung er treffen sollte, wurde im April 1895 der Friedensvertrag mit China unterzeichnet, der durch seine Bestimmungen (Japan wollte nämlich 230 Millionen Kupingtaels[1]), zahlbar in London oder Paris in Pfund Sterling als Kriegsentschädigung erhalten) unzweifelhaft auf die Goldwährung als das zu wählende System verwies. Hiermit hatten die Bimetallisten allen Boden verloren, und es entbrannte nunmehr ein harter Kampf zwischen den Anhängern der Goldwährung und der Silberwährung. Für erstere wurde geltend gemacht:

1. Die verhältnismässig grössere Beständigkeit des Goldes wird den Wechselkurs und die Warenpreise günstig beeinflussen.

2. Die Goldwährung wird Japan mit Europa und Amerika näher verbinden, so dass der Export dorthin wachsen wird.

3. Die durch den bei weitem grösseren Import als Export zu leistenden Zahlungen werden durch den hohen Wert des Goldes und seine geringen Wertschwankungen gegenüber dem Silber sehr erleichtert werden.

4. Japan kann durch Goldwährung den Ländern mit Silberwährung (China und Korea) auf dem Weltmarkt bessere Konkurrenz machen.

Die Anhänger der Silberwährung gingen von folgenden Erwägungen aus:

1. Da die Aussicht einer internationalen Doppelwährung vorhanden sei, solle man abwarten und vorläufig Silberwährung behalten.

---

1) Kupingtael ist der gewöhnliche Tael in China, der nach dem Londoner Kurs vom Juli/August 1895 579,84 Gramm Silber enthält. Der genaue Betrag der ganzen Summe machte 231 Mill. Yen oder nach engl. Gold 38 Mill. Silber Sterling aus.

2. Die Warenpreisschwankungen in Ländern mit Silberwährung sind nicht so bedeutend wie in den Ländern mit Goldwährung.

3. Gold würde in Japan, weil die Preise aller Waren sowie die Arbeitslöhne sehr niedrig sind, für gewöhnlich ein zu hoher Wertmesser sein.

4. Die beständige Entwertung des Silbers wird eine Beschränkung des auswärtigen Handels herbeiführen.

Alle diese Gründe wurden im Parlament bei der Beratung der Währungsfrage hin und her erwogen, und schliesslich wurde die Sache einer besonderen Kommission überwiesen. Mit einer Majorität von sechs Stimmen gewann endlich die Goldwährung den Sieg. Schon im März 1897 wurde das neue Münzgesetz proklamiert, das nach fünf Monaten in Kraft treten sollte.

Am Tage der Beschlussfassung betrug der Goldbestand der einheimischen Banken Japans ca. 33 Millionen Yen, und die von China zu zahlende Kriegsentschädigung machte 65 Millionen aus. Ferner rechnete man darauf, aus den Nachbarländern jährlich eine genügende Menge Rohgold einführen zu können, nämlich 2—3 Millionen aus Korea, 7,2—9,6 Millionen aus China, dazu aus Japan selbst 1,7 Millionen, so dass es also nicht schwer fallen konnte, jährlich 12,9—14,3 also durchschnittlich 12,6 Millionen Yen zu beschaffen. Ausserdem kann Japan, wenn es nötig sein sollte, Gold aus Australien bekommen, das gegenwärtig nach Europa, und zwar über Hongkong fliesst.

Die neuen Goldstücke wurden so weit wie möglich dem damaligen Wert des Silbers entsprechend geprägt, um eine sonst wahrscheinliche Störung zwischen Schuldner und Gläubiger zu vermeiden, und auch um die Geldumrechnung zu erleichtern. Die Wertrelation der neuen Münze zum Silber wurde auf 1 : 32,24 festgesetzt. Dass man das Silber niedriger als seinen eigentlichen Wert abschätzte, geschah in der Absicht, um einen sonst unvermeidlichen Silberstrom vom Auslande nach Japan zu ver-

meiden. Um eine Übereinstimmung mit dem alten Münzgesetze von 1871 zu ermöglichen, wurden die neuen Goldstücke genau mit dem doppelten Werte der alten geprägt, so dass diese ruhig im Umlauf bleiben konnten.

Der Verkauf des überflüssigen Silbers wurde innerhalb eines Jahres und dreier Monate beendet, und zwar zu einem günstigeren Kurse, als auf dem Londoner Markte. Seit der Gründung der Münze in Osaka 1870 waren nicht weniger als 116 Millionen Yen nach China, Hongkong, Singapore u. s. w. ausgeführt. Vor April 1898 befanden sich 75 Millionen Yen Silber im Umlauf, welche von der Regierung eingezogen worden, und von denen sie zwei Drittel an das Ausland verkaufte, während der Rest von 27,5 Millionen frisch gemünzt wurde. Diese Massregel hielt man für nötig, um Japan in seiner Geldpolitik in nähere Verbindung mit den Abendländern zu bringen, da es Italien und nicht China sowohl auf dem europäischen, als auch auf dem amerikanischen Seidenmarkte Konkurrenz machen musste. Die Scheidemünze (Silber) beträgt heute im Ganzen 65 Millionen Yen (40 Millionen neue), indem Japan pro Kopf ca. 3 Sen gegen 12 Sen in Grossbritannien, 9 Sen in Deutschland, 6 Sen in Frankreich und 4 in den Vereinigten Staaten rechnet.

Wie in der Vorbemerkung schon erwähnt, hatte Japan von 1886—97 reine Silberwährung mit Papierdeckung. Von 1888 an aber war die Regierung bestrebt, das zirkulierende Papiergeld und die National-Banknoten vom Markte zurück zu ziehen. Bei Beginn des Jahres 1900 waren nur noch die von der „Nippon Bank“ emittierten im Verkehr. Diese belaufen sich jetzt auf ca. 250 Millionen Yen, wovon ein Drittel in Gold (und Silber) im Reservefonds gedeckt ist.

Die Wirkungen und den Einfluss der Goldwährung schon heute nach kaum 3 jährigem Bestehen in ihrem ganzen Umfange richtig beurteilen zu können, ist nicht möglich, zumal zu gleicher Zeit zufällig auch andere wichtige

Faktoren im wirtschaftlichen Leben Japans eine grosse Rolle gespielt haben, wie die Folgen des Krieges mit China, die Missernten von Reis, die Revision des Zolltarifes u. s. w., aber ein unleugbarer Einfluss der Währungsreform lässt sich doch schon auf den drei grossen Gebieten des Handels und der Industrie im Lande, des Aussenhandels und der Finanzverhältnisse erkennen.

Durch die Goldwährung sind die grossen Kursschwankungen beseitigt worden, das hat dann wohlthuend auf das Verhältnis zwischen Kreditoren und Debitoren eingewirkt, der Kredit ist gestiegen und der Handelsbetrieb ist sicherer geworden.[1])

Seit der Reform haben auch ausländische Kapitalisten sich geneigt gezeigt, Geld zu niedrigem Zinsfusse in Japan anzulegen, wodurch das Land natürlich engere Fühlung mit dem Geldmarkte der Welt erhalten hat.

In Bezug auf den Aussenhandel hat die Goldwährung insofern günstig eingewirkt, als sie die Spekulation, die durch die früheren Kursschwankungen hervorgerufen war, beseitigt und den Export mit den Silberländern gehoben hat; 69,1 Millionen 1898 gegen 42,2 Millionen durchschnittlich in den drei Vorjahren. Der Export nach den Goldländern hat sich dagegen etwas vermindert, 85,2 Millionen Yen 1898[2]) gegen 86,8 Millionen Yen durchschnittlich 1895—97.

Die Kommission des Agrar-Handels- und Industrieministeriums erläutert in ihrem Bericht vom Oktober 1898, dass Japans geringer Handel mit China im Jahre 1897 nicht durch die Währungsfrage, sondern durch Mangel an Geld infolge des Krieges und der Missernte entstanden sei und erklärt ferner, dass die Entwertung der japanischen Baumwollengarne auf dem chinesischen Markt (25 % i. J. 1897)

---

1) Siehe „Report of the Adoption of the Goldstandard in Japan", Seite 349 ff.

2) Die vereinigten Staaten schränkten ihren Bedarf nämlich wegen des Krieges mit Spanien ganz bedeutend ein.

auch nicht von der Währungsumgestaltung, sondern von der Verbilligung der Rohmaterialien in Amerika abzuleiten sei.

In Bezug auf das Finanzwesen hat Japan durch die Goldwährung wegen der grösseren Kursbeständigkeit des Goldes bedeutende Ersparnisse gemacht. In der Zeit vom Oktober 1897 bis März 1899 machte der Kursunterschied zwischen Gold und Silber z. B. bei der von China zu zahlenden Kriegsentschädigung 4,760,000 Yen aus, die die japanische Staatskasse somit rein gewonnen hatte, und infolge der Goldwährung konnte Japan 43 Millionen Yen Kriegsschuldbonds auf dem Londoner Markt verkaufen.

Das Zollwesen.

Die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika begannen im Jahre 1854 die erste Annäherung an Japan, die noch in demselben Jahre zum Abschluss eines Handelsvertrages führte.

Sie erlangten die Oeffnung verschiedener Häfen für ihren Schiffsverkehr, Erlaubnis der Niederlassung in einigen Grenzgebieten und Austausch der Handelsprodukte mit einer Meistbegünstigungsklausel. Die anderen Mächte folgten bald diesem Beispiele, namentlich Grossbritannien, die Niederlande, Russland und Frankreich.

Im Jahre 1858 versprach Japan auf vielfaches Drängen von allen Seiten die Häfen Hakodate, Kanagawa (Yokohama) und Nagasaki binnen einem Jahre, Niigata binnen zwei Jahren, und Hiogo (Kobe) nach fünf Jahren zu öffnen. Zur selben Zeit hatte England zum ersten Male einem Zollvorschlag gemacht, dessen Ratifikation binnen einen Jahre erfolgen sollte. Er enthielt die folgenden Bestimmungen:

1. Zollfrei sind Gold und Silber, gemünzt oder ungemünzt, und alle schon persönlich gebrauchten Gegenstände.

2. Ein Zoll von 5% wird erhoben von jeglichem Schiffsbaumaterial, allen gesalzenen Vorräten, allen Korn-

arten zur Brotfabrikation, von Kohlen, Reis, Dampfmaschinen, roher Seide, Baumwolle und einigen Metallen.

3. Ein Zoll von 35% wird von allen berauschenden Getränken erhoben.

4. Für die unter 1—3 nicht aufgeführten Artikel wird ein Zoll von 20% berechnet und schliesslich sollten.

5. bei der Ausfuhr die japanischen Erzeugnisse mit 5% belastet werden.

Nach einigen Monaten machte aber Russland den Vorschlag, Japan solle, so lange bis die Ein- und Ausfuhrzölle fest normiert seien, von allen gekauften Gegenständen den bestehenden Zoll von 35% erheben und dabei blieb es vorläufig.

Die ersten fünf Jahre des Aussenhandelsverkehrs hatten schon Einfluss auf den japanischen Binnenmarkt gezeigt, besonders im Jahre der Missernte (1860). Japan versorgte den auswärtigen Markt schon mit Reis, Kohlen, Edelmetallen u. s. w., so dass dadurch ziemlich plötzlich eine allgemeine Preissteigerung entstand, zumal man den Vorteil der Einfuhr noch nicht erkannt hatte. Es entstanden darüber Unruhen im Lande, und der Antifremdengeist stieg so stark, dass die Regierung sich genötigt sah, im Mai 1861 in einer Zirkularnote zu erklären, weitere Handelsverträge nicht abschliessen zu wollen, weil sie sich nicht als eine Wohlthat für die Bevölkerung erwiesen hätten. Später nahm die Regierung diese Erklärung allerdings wieder zurück, aber durch andere unglückliche politische Affairen wurde die Fertigstellung der oben erwähnten Häfen verzögert, so dass Japan sein Versprechen, sie bis zu den bestimmten Fristen öffnen zu wollen, nicht halten konnte.

Diese beiden Umstände, dass die Regierung der Volksstimmung nachgeben musste und die Häfen nicht rechtzeitig fertig stellen konnte, wirkten beim Abschluss der Handelsverträge mit den westlichen Nationen für Japan höchst ungünstig. Es kam nämlich folgender Vertrag zu Stande (1864). Es sollten erhoben werden:

1. 6% Einfuhrzoll von Parfümerien, Seifen, Waffen und anderen Artikeln,

2. 5% von Wein und anderen Getränken, Glaswaren, Maschinen, Eisen und Zucker,

3. Frei von jedem Zolle sollten alle zur Theeverpackung nötigen Gegenstände sein.

Der bestehende Ausfuhrzoll von 5% für alle Waren sollte bestehen bleiben, das Opium von der Einfuhr gänzlich ausgeschlossen sein. Da damals der gesamte Wert von Export und Import kaum 11 Millionen Yen betrug, spielten diese niedrigen Zollsätze keine bedeutende Rolle für die Staatskasse, aber gerade dadurch, dass die Regierung somit die eventuelle grosse Bedeutung der Zölle noch nicht erkannte, machte sie im Jahre 1866 einen neuen Zollvertrag mit noch niedrigeren Sätzen, der also noch ungünstiger für sie war.

Dieser neue Handelsvertrag 1866 wurde zwischen Japan einerseits und Frankreich, den Vereinigten Staaten, Grossbritannien und den Niederlanden andererseits ohne Zeitbeschränkung abgeschlossen, und erst im Jahre 1899. also nach 33jährigem Bestehen gelang es den Bemühungen Japans einen neuen, bedeutend günstigeren zu erlangen. Das ganze System war einfach und einheitlich unter Zugrundlegung eines Zolles von 5% vom ursprünglichen Werte der Ein- und Ausfuhrwaren.

Die Ein- und Ausfuhrzolltabellen sind in je vier Klassen eingeteilt. Klasse I der Einfuhrzölle enthält alle ihrem Gewicht nach zu verzollenden Waren, wie Baumwolle, Eisen u. s. w., Klasse II die zollfreien Gegenstände, wie alle gemünzten oder ungemünzten Edelmetalle, alle Arten Getreide, Salz, Salpeter, Leder, Fleisch u. s. w., Klasse III nur das absolute Verbot der Einfuhr von Opium und Klasse IV die Bestimmung, dass alle nicht genannten Waren, wie Maschinen, Getränke u. s. w, dem Wertzoll von 5% unterliegen sollten.

Klasse I der Ausfuhrzölle nennt 53 Waren, die nach Gewicht verzollbar sind, namentlich alle Arten Seide, Thee, Steinkohlen, Kampfer, Seegras u. s. w., Klasse II führt als zollfrei gemünztes oder ungemünztes Gold und Silber, sowie ungemünztes Kupfer auf. Klasse III enthält die von der Ausfuhr ausgeschlossenen Waren wie Reis, Getreide, einschliesslich aller Mehlsorten, Salpeter u. s. w. Alle anderen nicht genannten Artikel gehören Klasse IV an und sind mit 5% des ursprünglichen Wertes zu verzollen.

Der Gewichtszoll auf Ausfuhrartikel erwies sich aber bald als zu wenig prägnant, besonders bei Thee und Seide, und im Laufe der Zeit wurden deshalb von der Basis von 5% bedeutende Abweichungen gemacht. Gemäss Artikel II[1]) des Vertrages von 1866 versuchte Japan den Gewichts-Zoll für die wichtigsten Exportartikel zu erhöhen, weil sich durch eine dreijährige Erfahrung dies schon als durchaus notwendig herausgestellt hatte. Aber wieder lagen die politischen Verhältnisse sehr ungünstig, und Japan musste ruhig zusehen, wie diese Klausel von Artikel II aufgehoben wurde. Legen wir nun also nur den Wert der zollpflichtigen Artikel zu Grunde, so betrugen die Zölle der eingeführten Waren 1888 4,3% und 1898 3,8%, dagegen von den ausgeführten 1888 4,3%, 1898 3,6%. Der Grund dieser Abweichung von 5% liegt in der Preissteigerung der Aus- und Einfuhrgüter, während der Gewichtszollsatz unverändert blieb.

Die Zoll-Erträge waren durchweg sehr niedrig, besonders im Vergleich mit den vielen neuen Handelswaren, mit allen übrigen Steuern und dem gewaltigen Wachsen der Staatsausgaben, wie die folgende Tabelle zeigt:

---

1) Es soll jedem der beiden Contrahenten zwei Jahre nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages freistehen, eine Modifikation des Zolles für Thee und Seide zu verlangen, unter Zugrundelegung des Zollsatzes von 5% des Durchschnittwertes in den drei letzten Jahren.

Finanzjahr	Brutto-Zoll-Erträge	Andere Steuern	Staats-Ausgaben
	1,000,000 Yen		
1881	2,5	59,1	71,3
1891	4,5	59,8	83,5
1895	6,8	67,9	85,3
1898	9,1	88,3	219,5

Wegen der steigenden Ausgaben versuchte der Staat zwar mehr Zoll zu erzielen, wie z. B. durch die Einführung der Kuchensteuer[1]) 1885, durch die der Importzucker doppelt belastet wurde, aber der Erfolg war nur ein schwacher. Im Vergleich mit anderen Steuern nehmen die Zolleinnahmen im Finanzwesen erst die dritte Stelle ein.

Die ertragreichsten sind die Grund- und Brau- (Sake) Steuern, welche im Finanzjahr 1898 38 resp. 32,6 Millionen Yen betrugen. Die anderen Steuersätze sind dagegen sehr niedrig, z. B. brachte die Handels- und Vermögenssteuer im Jahre 1898 im Ganzen nur 5,4 resp. 3,2 Millionen Yen.

Der Grundgedanke dieses ganzen Zollsystems war also, dass mit unbedeutenden Ausnahmen die ganze Ein- und Ausfuhr besteuert werden sollte. Die Regierung hat aber im Laufe der Jahre mit Rücksicht auf die Hebung der einheimischen Industrie viele Exportartikel ganz frei gegeben, während sie anfänglich noch einem geringen Zollsatze unterworfen waren. Zunächst wurden 1873 die Ausfuhrverbote beseitigt, und zugleich Reis, Weizen, Gerste und Mehl vom Zoll befreit; 1876 Papier und Indigo; 1877 Zündhölzer und 1878 eine Anzahl Baumwollenwaren; die meisten Industrieartikel, wie japanische Porzellane, Lackwaren, Bronzen, Fächer, Leder u. s. w. 1879 und 1880; Schwefel, Salz, Steinkohlen, Medizinstoffe 1881—1888, und 1894 kamen noch die Baumwollgarne hinzu. Ausfuhrzölle wurden nur noch von den wichtigsten Rohprodukten er-

1) Bis dahin bestand eine Zuckersteuer in Japan nicht, und schon im Jahre 1897 hörte sie wieder auf.

hoben, wie von Seide, Thee den rohen Metallen, Seegras und Fischen, Kampfer, Wachs u. s. w. Unter den 208 Nummern der Ausfuhrstatistik von 1888 waren noch 134 zollpflichtig und in der vom Juli 1899 nur noch 62.

Im Werte überragen die zollfreien Ausfuhrartikel jetzt die zollpflichtigen, während sie 1883 z. B. nur den sechsten Teil ausmachten.

Durchnitt jährl.	Zollpflichtige japanische Produkte	Zollfreie in Millionen Yen
1883	30,5	5,1
1891—94	56,2	36,4
1895—98	67,9	76,1

Bei der Einfuhr dagegen ist der Prozentsatz der zollfreien Gegenstände nicht so bedeutend, aber er zeigt auch eine steigende Vermehrungstendenz.

Es waren von der Einfuhr ausländischer Erzeugnisse

Durchschnitt jährlich	Zollpflichtig in Millionen Yen	Zollfrei
1883	27,8	7
1891—94	75,4	9,5
1895—98	138,9	60,6

Die Freigabe von roher Baumwolle (1897) hatte in finanzieller sowohl als auch wirtschaftlicher Beziehung eine grosse Bedeutung. Sie wird hauptsächlich zum Veredlungszweck importiert und dann wieder exportiert.

Die Zollgeschichte Japans zeigt also, dass der Staat trotz der wachsenden Ausgaben auf die Entwicklung seiner einheimischen Industrie grosse Rücksicht genommen hat, und zwar durch Aufhebung der Ausfuhrzölle und Produzentensteuer sowie der Einfuhrzölle für Rohmaterialien; und dass von Finanzzoll kaum die Rede sein kann, ist auch schon gezeigt worden. Rathgen behauptet: „Schutzzöllnerische Neigungen sind allgemein verbreitet und dem

Volkscharakter entsprechend. Erziehungsschutzzölle im List'schen Sinne würden ausserordentlich populär sein."

Trotz langjähriger Bestrebungen gelang es Japan erst während des Krieges mit China im Jahre 1894 eine Revision des alten Vertrages von 1868 durchzusetzen. Derselbe wurde zuerst von England angenommen, die anderen Mächte folgten bald diesem Beispiel. Der Vertrag trat in Kraft am 17. Juli 1899 und soll 12 Jahre Gültigkeit behalten einschliesslich des Zeitraums gegenseitiger Ratifikation. Um einen Überblick über die Bestimmungen des Vertrages zu gewinnen genügt es, diejenigen zwischen Japan und Deutschland zu kennen, weil alle Mächte die gleichen Vergünstigungen geniessen.

Art. I und II [1]) gewährt den Ausländern persönliche Freiheit, das unbeschränkte Recht, das ganze Land zu bereisen, sichert ihnen Religionsfreiheit und Befreiung vom Militärdienst in Japan. Dazu wurde die Extraterriorititätsbedingung beseitigt, wodurch die Ausländer das Recht haben, Anwälte oder Vertreter zur Verteidigung vor den japanischen Gerichten zu wählen, auch geniessen sie in allen auf die Rechtspflege bezüglichen Angelegenheiten die Rechte und Begünstigungen der Inländer. In ökonomischer Beziehung gesteht zuerst Art. I den Fremden in Japan das gleiche Recht wie den Inländern zu, bewegliche Sachen aller Art zu besitzen. Dagegen ist die Gleichstellung mit den Inländern nicht auch für die Erwerbung von Grundeigentum ausgesprochen worden. Dies beruht darauf, dass die japanische Gesetzgebung die Ausländer von der Erwerbung des Grundeigentumsrechts an inländischen Grundstücken ausschliesst. Den sozialen und wirtschaftlichen Gründen, die die japanische Regierung geltend gemacht hat, ist, so sagt die Vorlage, eine innere Berechtigung nicht abzusprechen. Aber dieses Verbot entspricht nicht der zunehmenden Entwicklung des Landes. Z. B. hat im

---

1) Vertrag zwischen Japan und Deutschland 1896.

letzten Jahre die Handelskammer zu Tokio den Entschluss gefasst, das Recht auf Grunderwerb den Ausländern zuzusprechen. Zunächst kommt Art. III in Betracht, worin den Ausländern gewisse Handels- und Schifffahrtsfreiheiten zugesichert wurden, ausserdem haben sie das Privilegium, jede Art Handel in Japan zu treiben, auch dürfen sie Wohnhäuser, Fabrikgebäude und sonstige Räumlichkeiten besitzen oder mieten, und auch für Niederlassungs-, Industrie- und Handelszwecke Ländereien pachten, unter der Voraussetzung, dass sie wie die Inländer den Gesetzen und Zollverschriften des Landes unterworfen sind. Dieser Gebäudeschutz wird durch Art. IV näher bestimmt, wonach in denselben Massregeln in gewissen Fällen sich zu fügen haben wie die Inländer in Bezug auf Durchsuchung ihrer Räumlichkeiten oder Prüfung der Rechnungsbücher. Ausserdem haben sie dasselbe Recht wie die Inländer auf Patent-, Muster- und Markenschutz, vorausgesetzt, dass sie die Vorbedingungen erfüllen, welche das Gesetz vorschreibt. Obgleich die vorstehenden Verfügungen schon allgemein verständlich waren, wurde noch eine kaiserliche Verordnung[1]) erlassen, am 15. Juni 1899, betreffend die Zweigniederlassung ausländischer Handelsgesellschaften und die von Ausländern errichteten Handelsgesellschaften und sonstigen Vereinigungen. Diese Verordnung lautet, dass, wenn eine ausländische Gesellschaft zum ersten Mal eine Zweigniederlassung in Japan errichtet durch dritte Personen, sie verpflichtet ist, dieselben Eintragungen[2]) zu machen und dieselben Bekanntmachungen

1) Handels-Archiv 1899 Seite 837.

2) Handels-Archiv I 1899 S. 837, Handelsgesetz Art. 225: „Ausserdem hat die ausländische Handelsgesellschaft, welche in Japan eine Zweigniederlassung errichtet, in Japan einen Vertreter zu bestellen und dessen Namen und Wohnort gleichzeitig mit der Eintragung über die Errichtung der Zweigniederlassung eintragen zu lassen. Art. 202 des Vertrages der Gesellschaft in dem Antrag den Namen und Wohnort des Vertreters der Zweigniederlassung anzugeben und folgende Urkunden beizufügen:

1. Einen genügenden Ausweis darüber, dass eine Hauptniederlassung besteht;

zu erlassen, wie eine einheimische Gesellschaft in demselben Falle. Aber wenn sie zum ersten Mal eine Zweigniederlassung in Japan errichtet, so brauchen dritte Personen das Bestehen der Gesellschaft bis zu ihrer Eintragung am Ort der Zweigniederlassung nicht anzuerkennen. Ausser dieser allgemeinen Bemerkung hatte die Regierung durch die Verordnung No. 273 vom 15. Juni 1899 besonders die einzelnen Geschäftsfilialen, z. B. Versicherungsgesellschaften und Bankfilialen[1]) im Auge.

Diese günstige Betriebslage für die Fremden zeigt ihre Wirkung schon in verschiedenen wirtschaftlichen Angelegenheiten. Anfangs des Jahres 1899 wohnten im Ganzen in Japan 11590 Ausländer, d. h. 1059 mehr als im vorhergehenden Jahre, — wovon sich die Deutschen um 63 vermehrt hatten (586 im Jahre 1899). In derselben Weise begann der Kredit der Japaner bei den Ausländern zu steigen, indem die Ersteren mit den Letzteren bei gewinnreichen Unternehmungen gemeinsam operierten. In dieser Beziehung hat namentlich die amerikanische Firma „The American Trading Co.,[2]) welche eine grosse Zahl erstklassiger

---

2. einen Nachweis über seine Berechtigung zur Vertretung der Gesellschaft;

3. den Gesellschaftsvertrag oder einen ausreichenden Nachweis über die Natur der Gesellschaft.

Die vorstehenden Urkunden müssen von den zuständigen Behörden des Landes, dem die fremde Gesellschaft angehört, oder von einem in Japan wohnhaften Konsul des betreffenden Landes beglaubigt sein.“

1) Handels - Archiv 1899 S. 839: Bankgesetz Nr. 24 Art. III vom Juni 1899: „Wenn eine ausländische Handelsgesellschaft eine Zweigniederlassung in Japan zu begründen und daselbst Bankgeschäfte zu betreiben beabsichtigt, so hat der Vertreter der Zweigniederlassung ein Gesuch um Genehmigung an den Finanzminister zu errichten über folgende Punkte: 1. Firmenbezeichnung der Zweigniederlassung, 2. deren Geschäftssitz, 3. deren Kapitalbetrag, wenn derselbe besonders bestimmt ist.

2) Siehe Bericht über Handel und Industrie, Bd. II. Heft 10 S. 318. ff. 1901.

amerikcnischer Maschinenbaualten u. s. w. vertritt, in neuerer Zeit mit den einheimischen Etablissements abgeschlossen. Auch zwei bekannte englische Firmen haben vor kurzem mit der Tokio Gas Co., die das Monopol der Gasversorgung von Tokio hat ein Abkommen getroffen,[1]) nach welchem derselben Materialien im Werte von angeblich fünf Millionen Yen zur Vergrösserung ihrer Anlagen gegen Stundung der Kaufsumme geliefert werden sollen. Der Kaufpreis, für welchen mehrere angesehene japanische Banken Bürgschaft geleistet haben, wird mit 6⁰/₀ pro Jahr verzinst. Gegen Ende des Jahres 1899 hat „The American Tabacco Co.“ mit der japanischen Cigarrettenfabrik „Murai Bros & Co.“ sich vereinigt unter Anlegung des gesamten Kapitals (etwa 21 Millionen Mark), um den orientalischen Tabaksmarkt zu monopolisieren. „The Standard Oil Co.“ von Amerika bemüht sich eifrig, die ertragreichen Ölquellen zu Echigo (1½ Mill. Zinnkisten jährlich) zu erwerben. Dazu wurde schon Anfang 1900 eine ausländische Sparkassenbank und 6 Aktiengesellschafts-Banken mit einem nominellen Kapital von 2,625,000 Mark und 6,225,000 Mark resp. ins Leben gerufen.[2])

Nach Art. V und VI haben die Ausländer das Recht, alle Waren, ohne höheren Zoll oder andere Abgaben zu zahlen als die Inländer, von und nach Japan ein- und auszuführen. Dieses Recht hat aber keine Gültigkeit, wenn die Einführung der Waren gegen die von Zeit zu Zeit durch die Notwendigkeit veranlassten Vorschriften zum Schutze der öffentlichen Gesundheit, der Erhaltung des Viehs oder der der Landwirtschaft nützlichen Pflanzen verstösst. Die Ausländer geniessen nach Art. VII auch völlige

1) Daselbst S. 319. „Bisher haben die japanischen Unternehmer nur mit englischen und amerikanischen Fabrikanten und Kapitalisten ein derartiges Abkommen getroffen. In keinem Fall ist, so weit bekannt, deutsches Kapital bisher in dieser Weise in Japan angelegt worden“.

2) Daselbst S. 1083.

Gleichstellung mit den Inländern in Bezug auf Befreiung von Durchfuhrzöllen und Allem, was sich auf Zollniederlagen, Ausfuhrvergütungen, Erleichterungen und Rückzölle bezieht. Bezüglich des Imports nach Japan bedarf es eines Ursprungszeugnisses[1]) von den Importeuren gemäss der Verordnungen No. 385 vom 27. Okt. 1897 und auch No. 363 vom 27. Dezbr. 1898, um die Vorteile des Vertragstarifs gegenüber den Generaltarif zu erhalten. Fehlt das Ursprungszeugnis, so muss entweder der höhere Zoll des Generaltarifs erlegt werden oder die Waren müssen bis zur Beibringung des Zeugnisses in den Regierungsspeichern lagern, wenn jedoch für die so verzollten Waren binnen sechs Monaten nach der Einfuhr ein ordnungsmässiges Ursprungszeugnis beigebracht wird, so wird der erhobene Zollbetrag dem Vertragstarif entsprechend ermässigt. Waren, die mit Packetpost eingeführt werden, oder deren zollpflichtiger Wert den Betrag von 100 Yen nicht übersteigt, sind von diesem Zwange befreit.

Der Zollvertrag besteht aus einem General- und Spezialtarif. Den letzten schloss Japan nur mit England, Deutschland, Frankreich und Östreich-Ungarn, aber die übrigen Mächte können denselben in gleichem Masse geniessen wegen ihrer Meistbegünstigungsklausel. Das Zollsystem zerfällt in zwei Abteilungen, mit Wert- und spezifischem Zoll. Der Letztere wurde gemäss Art. III nach Massgabe der im Generaltarif angegebenen Wertzoll-Sätze von Durchschnittspreisen während der letzten sechs Monate durch Kaiserliche Verordnung No. 220 (Verpackung eingerechnet) vom 24. Sept. 1898 umgewandelt. Diese spezifischen Zölle[2]) unterliegen alle drei Jahre einer Änderung.

1) Dieses Zeugnis muss enthalten die Zeichen und Nummern der Kolli, die Benennung der Waren, die Zahl der Kolli und die Menge der betreffenden Gegenstände, deren Erzeugungs- oder Fabrikationsort, sowie Ort und Zeit ihrer Verschiffung. Dasselbe soll durch das japanische Konsulat oder die Handelsagentur des Verschiffungshafens beglaubigt werden.

2) Nachtragskonvention mit Grossbritannien v. 16. Juli 1895 Art. II.

Dieser veränderten Festsetzung liegt der Unterschied zwischen dem Durchschnitt der beiden Wechselkurse[1]) von den japanischen Zollbehörden zu Grunde, erstens die Vierteljahrs-Wechselkurse, die binnen sechs Monaten vom 30. Juni 1894 an angenommen wurden, und zweitens, der Durchschnitt von Wechselkursen, welche von den japanischen Zollbehörden für die letzten vier Vierteljahre des jedesmaligen dreijährigen Zeitraums angenommen wurden. Der zollpflichtige Wert der eingeführten Waren im Ganzen wird von dem wirklichen Preis der Waren an dem Kauf-, Erzeugungs- oder Fabrikationsplatz unter Zuschlag der Kosten für Verpackung, Transport, Versicherung und alle anderen Spesen bis zu ihrer Ankunft im Landungshafen gerechnet. Von Waren, welche zum Zweck der Durchfuhr eingeführt werden, sind nach der Kaiserlichen Verordnung Art. I No. 41 vom 14. März 1899 keine Zölle zu erheben, vorausgesetzt, dass bei der Einfuhr eine Geldsumme hinterlegt wird, welche dem Wert des auf den Gegenständen ruhenden Zolles entspricht.

Zollpflichtige Gegenstände giebt es ungefähr 497, davon 225 für spezifischen Zoll und die übrigen ad val., die die sogenannte Klasse I in der Zolltabelle bilden. Diese Artikel sind in 16 Gruppen abgeteilt, nämlich:

Gruppe	I:	Waffen, Munition, Uhren, Industrie-Maschinen	5—30%
Gruppe	II:	Getränke und Esswaren	10—25%
„	III:	Kleidungsstücke und Zubehör	20—30%
„	IV:	Droguen, Chemikalien u. Medizin	10—15%
„	V:	Farben und Farbstoffe	10—15%
„	VI:	Glas und Glasfabrikate	5—25%
„	VII:	Mehl und Samen	5%
„	VIII:	Horn, Elfenbein u. s. w.	5—35%

1) Art. III daselbst. Die erwähnten vierteljährlichen Wechselkurse sind die Kurse, wonach in den von dem japanischen Finanzdepartement veröffentlichten vierteljährlichen Tabellen die vergleichsweisen Werte der japanischen Silber-Yen einerseits und des englischen Pfund Sterling andererseits bemessen werden.

Gruppe IX:	Metalle und Metallwaren	5—35%
„ X:	Öl und Wachs	10%
„ XI:	Papier und Schreibwaren	10—30%
„ XII:	Zucker	5—10%
„ XIII:	Gewebe, Garne u. s. w.	15—25%
„ XIV:	Taback	35—40%
„ XV:	Wein, Spirituosen	35—40%
„ XVI:	Die übrigen Waren	5—35%

Zu Klasse II gehören Gegenstände für den Kaiserlichen Gebrauch oder für die Kaiserliche Land- und Seemacht, persönliches Reisegepäck, welches von Reisenden mitgeführt wird und der Genehmigung der Zollbehörden bei der Einfuhr bedarf, Gegenstände japanischen Ursprungs, welche innerhalb fünf Jahren nach dem Tage ihrer Ausfuhr aus dem Auslande in ihrer Originalform wieder ein geführt werden (Taback und Spirituosen), und ferner diejenigen, die innerhalb sechs Monaten vom Tage der Einfuhr ab gerechnet, wieder ausgeführt werden wie die zu Reparaturen nötigen Gegenstände. Von den zu Gewerbe- und Industrie-Zwecken verwendeten Gegenständen findet man, dass Reis, Hülsenfrüchte, Ölkuchen (für Dünger), Baumwolle alle Arten und Baumwollengarn-Abfälle frei vom Eingangszoll sind, ebenso Wolle, Flachs und Hanf etc. Klasse III umfasst verbotene Gegenstände wie die der Gesundheit des Publikums oder der öffentlicheu Sicherheit schädlichen, namentlich verfälschte Droguen, Nahrungsmittel und Getränke und dergl., und gegen die gute Sitte verstossende Drucksachen. Dazu kommen Gegenstände, welche gegen die Gesetze des Reichs über Patent, Muster, Handelsmarken und geistiges Eigentum verstossen.

Als ein Vorläufer der Einführung der neuen Verträge ist der neue Zolltarif vom 1. Januar 1899 zu betrachten. Während durch die alten Verträge, wie schon erwähnt, die japanischen Einfuhrzölle nahezu einheitlich auf 5% vom Wert festgelegt waren, gewähren die neuen Verträge Japan im Allgemeinen eine Zollautonomie. Die Zölle dieses so-

genannten Generaltarifs sind durchweg bedeutend höher als 5%, sie bewegen sich meist zwischen 10 und 20% und gehen für einige Gegenstände noch höher. Im letzten Jahre hat der Generaltarif zwei Abänderungen erfahren nämlich: durch ein Gesetz[1]) vom 13. Febr., das am 15. August in Kraft trat, ist der Zoll für Alkohol, alkoholische Getränke und Tabakfabrikate bedeutend erhöht worden, z. B. für Alkohol auf 250%, für die anderen Gegenstände meist auf 80 bis 100% vom Wert. Bei der ausserordentlichen Menge von Alkohol, welche die Sakebrauerei verarbeitet, ist diese Erhöhung verständlich. Ferner wurde durch dieses Gesetz eine Anzahl Chemikalien für die Streichholzfabrikation für zollfrei erklärt, weil die Regierung die besondere Absicht hat, die Zündholzfabrikation neben der Baumwollenindustrie zu ermutigen; zweitens durch ein Gesetz vom 15. März, das am 18. September in Kraft trat, wurde der Zoll auf künstliche Dungstoffe aufgehoben. Diese letztere Massnahme wurde bedingt durch die Entwicklung derselben Fabrikation im Lande. Zunächst beabsichtigt die japanische Regierung, die wichtigsten Ernährungsartikel soweit wie thunlich frei einführen zu lassen eben auf Kosten ihrer Landwirtschaft[2]), weil die Produktion des Landes in ungleichem Verhältnis steht zu der Bevölkerungszunahme.

Reis und Bohnen, die in Japan eine ebenso grosse Rolle spielen wie Mehl und Korn in Europa, sind zollfrei! Zucker wird nur mit 5% besteuert, aber weil in Formosa ausserordentlich viel Zucker produziert wird und wegen

---

1) Hand-Archiv 1900 II. S. 1082.

2) Handels-Archiv 1900 I. S. 1083: „In Japan findet die Entwicklung der Industrie zum Teil auf Kosten der Landwirtschaft statt. Die Landarbeiter finden in den Fabriken lohnendere und bequemere Beschäftigung als auf dem Lande und da der Landwirtschaft überdies jährlich zahlreiche Arbeiter durch die Auswanderung, namentlich nach Amerika, Hawaii, entzogen werden, so hört man stellenweise bereits klagen über Mangel an landwirtschaftlichen Arbeitern. Die Zahl der Auswanderer betrug 33,297 im Jahre 1898 und stieg auf 51,057 im Jahre 1899.“

der ausgedehnten Entwicklung der einheimischen Raffinerien[1]) hat die Regierung beschlossen, diese Verbrauchssteuer weiter zu erheben. Fleisch ist mit 10% belastet trotz der geringfügigen Viehzucht in Japan; die Eingeborenen essen mehr Fisch als Fleisch. Die übrigen Nahrungsmittel und Getränke, mit Ausnahme von alkoholischen, werden mit 5 bis 10% bewertet, die letzteren werden hauptsächlich von den Ausländern in Japan verkonsumiert, wie Kaffee, Roggen, Mehl u. s. w. Die Steuer für Petroleum beträgt 10%, weil Japan gegenwärtig eine grosse Quantität in Echigo erzeugt; für Eisen[2]) 5 bis 10%, je nach dem Grade seiner Bearbeitung, da Japan verschiedene Eisenwerke in's Leben gerufen hat, ist diese Summe nicht zu hoch gegriffen, obgleich es wünschenswert wäre, dass Eisen frei eingeführt werden könnte, für Maschinen 5%, da Japan zahlreiche Maschinen einführen muss wegen seiner Entwicklung der Industrie u. s. w. 10% Zoll für Baumwollen- und Wollengarne scheint etwas zu niedrig, aber diejenigen Arten der Ersteren, welche heute eingeführt werden, sind meistens kleine Nummern (von No. 40 an), die Japan noch nicht selbst herzustellen im Stande ist. In Kürze kann man diese Zollskala in folgender Weise bilden (mit Ausnahme von Spirituosen): Rohstoffe 5—10%, Halbfabrikate 10—15% und Ganzfabrikate 15—25%. „The Economist" (1897 S. 878) behauptet, dass Japan diesen Zolltarif mehr zur Vergrösserung seines Finanzeinkommens als zum Schutz seiner Industrie aufgestellt hat, und dass diese schwere Belastung geeignet ist, die wirtschaftliche Lage Japans zu schädigen, hauptsächlich, weil die Preise

1) Nachrichten für Handel und Industrie No. 6, 1901 S. 5. „Seit Formosa in Japans Besitz, ist es als Rohzuckerquelle berühmt. Der Wettbewerb Deutschlands und Oestreich-Ungarns ist für Hongkong weit weniger zu fürchten als derjenige der in Japan selbst begründeten Raffinerien."

2) Rathgen, Japan S. 597: „Die Besteuerung industrieller Rohmaterialien wie Eisen und Baumwolle ist freilich nicht sehr empfehlenswert."

verschiedener Gegenstände verdoppelt werden durch den Zolltarif und die Nebenkosten wie Transport, Provision u. s. w. Aber die letzterwähnte Tarifskala ist eine Folge von Japans einheimischer Industrie und Produktionsfähigkeit, insbesondere wenn die Freilassung von Baumwolle und Wolle in Betracht kommt, deren Zoll sonst sehr bedeutend für die Staatskasse sein würde. „The Economist" vergleicht die heutige Tarifskala mit dem alten 5% Zoll. Dieser Vergleich entspricht nicht der Wirklichkeit, da der alte Tarif nicht auf dem damaligen wirtschaftlichen Zustand basierte. Man kann also weder von einem Schutzzoll reden, weil er dazu nicht hoch genug ist, noch von einem Finanzzoll, weil alle Gebrauchsartikel im Verhältnisse zu den Staatsausgaben äusserst niedrig oder gar nicht besteuert sind, sondern es ist das sogenannte „gemischte System" wie es die meisten europäischen Staaten haben.

Der Warenhandel.

Die Entwicklung des japanischen Aussenhandels ist durch die Produktionsfähigkeit der Bevölkerung und durch die thatkräftige Unterstützung seitens der Regierung eine sehr schnelle gewesen. Der Gesamtertrag von Export und Import betrug in den Jahren 1868—72 durchschnittlich nur 36,3 Millionen Yen, war 1886—90 aber schon auf 119 Millionen Yen gestiegen, um 1896—98 schliesslich die Höhe von 371,8 Millionen Yen zu erreichen, also eine mehr als zehnfache Vermehrung in den letzten dreissig Jahren (es machte 1891 pro Kopf der Bevölkerung 3,5 Yen und 1897 pro Kopf 14 Yen aus). In Hinsicht auf den Welthandel will dies allerdings noch nicht viel bedeuten, da nach der Statistik des „Jahrbuches für Deutschlands Seeinteressen 1899" auf Japan davon 1870 nur 0,4%, 1889 0,6% und 1898 1,2% entfielen, trotzdem ist der Fortschritt ein sehr beachtenswerter. Anfangs waren Import und Export sich ziemlich gleich geblieben, bis im Jahre 1895 plötzlich der

Import den Export um mehr als ein Drittel überholte. Ungefähr zwei Drittel des ganzen Handels entfallen auf Europa und Amerika, kaum ein Drittel auf Asien, aber der letztere Erdteil tritt als Bezugsquelle japanischer Güter immer mehr und mehr in den Vordergrund.

Die wirtschaftliche Entwicklung des Aussenhandels.

Wenngleich Japan schon in früherer Zeit mit einigen Ländern Handelsverkehr hatte, so war er doch nach heutigem Massstab von gar keiner Bedeutung, weil er nur auf einen ganz kleinen Teil Japans beschränkt war und deshalb keinen Einfluss auf die Volkswirtschaft ausüben konnte. Die Häfenöffnung übte anfangs mehr direkten Einfluss auf den auswärtigen Handel als auf Transport und Zollwesen aus, weil durch sie zuerst weniger die Preise der Waren umgestaltet wurden, sondern hauptsächlich eine Änderung der alten Handelsmethode herbeigeführt wurde. Nach der alten Sitte hatten den Verkehr des Grosshandels zwischen den Eingeborenen unter sich oder zwischen ihnen und den Ausländern Staatsbeamte vermittelt, d. h. die eingekauften Waren mussten durch die offiziell dazu bestimmten Hände geliefert werden. Der Handelskreis war nur auf die japanischen Unterthanen und die fremden Kaufleute in den Niederlassungen beschränkt, es gab keinen direkten Verkehr mit den Ausländern. Die eingeführten Artikel waren auch noch zu neu und unbekannt, um von den Japanern benutzt zu werden, wogegen die fremden Kaufleute sehr wohl sofort herausfanden, was sie für ihren heimatlichen Markt gebrauchen konnten. Vor allem gestaltete sich die Seidenausfuhr sehr günstig wegen der in Europa herrschenden Seidenraupenkrankheit und durch die Aufstände die das chinesische Reich, welches damals ausschliesslich den asiatischen Seidenhandel in Händen hatte fortwährend in Athem hielten. Infolge dieses günstigen Exports begann die Kaufmannschaft allmählich die Wichtig-

keit des Überseeverkehrs zu schätzen, und ganz besonders in den Jahren der Missernte 1868—1870, als Getreidemangel und Hungersnot herrschte und Japan mit Leichtigkeit Reis und Bohnen im Werte von 16 Millionen Yen einführen konnte. In natürlicher Folge liessen sich mehrere fremde Banken, Versicherungs- und Schifffahrtsgesellschaften in Japan nieder, um den Verkehr mit den Ausländern zu erleichtern. Im Laufe der Zeit sammelten die japanischen Kaufleute natürlich Erfahrungen, lernten von den fremden Händlern und brauchten die Mitwirkung der Beamten bald nicht mehr. Im Jahre 1871 war kaum ein Unternehmer in Tokio, der Verlangen trug, die Kunstausstellung in San-Franzisco zu beschicken, aber zwei Jahre später war eine ganze Anzahl gern bereit, in Wien auszustellen, um ihre Kunstfertigkeit zu beweisen.

Die 1854—66 abgeschlossenen Handelsverträge, die wie wir gesehen haben, bis 1899 in Kraft blieben, haben eine rasche Entwicklung des Völkerrechts und der Volkswirtschaft verhindert, da die Ausländer einmal in juristischer Beziehung ihre Exterritorialität bewahrten, wie Japan heute in China und Korea, andererseits die niedrigen und beschränkten Zollsätze die Ausfuhr nicht besonders begünstigten. Trotz der Hindernisse aber wurden nach 1874 bedeutende Handelsgesellschaften für den äusseren Verkehr gegründet, namentlich die Mitsu-Bishi-Kaisha (1874), die Okora-Gumi (1879), die Fujita-Gumi (1875), die Boeki-Shokai (hauptsächlich für Seide) 1880, die Doshin-Kaisha (auch für Seide) 1881 und eine Thee-Gesellschaft, die sogenannte Nihon-Seicha-Kaisha, die erst 1890 ins Leben trat, Die Regierung trug Sorge für das Gedeihen dieser Firmen, indem sie den einzelnen finanzielle Unterstützungen gewährte, um den auswärtigen Handel, besonders mit Seide und Thee, auszudehnen. Schritt für Schritt haben diese Handelskompagnien dann Boden gewonnen, bis nach dem japanisch-chinesischen Kriege plötzlich ein gewaltiger Aufschwung kam, ähnlich wie in Deutschland nach dem Kriege 1870/71, aber auch in Japan trat

ein Rückschlag ein, denn von den wie Pilze aus dem Boden geschossenen Gründungen (1891 gab es 9 grosse Gesellschaften mit 1 Million Yen Kapital, 1897 aber 47 mit 3,8 Millionen Kapital) erlitt ein grosser Teil schon nach zwei Jahren kläglichen Schiffbruch. Der neue Geist war aber in das Volk gedrungen und liess sich nicht mehr bannen, und die soliden Handelsgesellschaften, die die Krisis überstanden, stehen heute in voller Blüte, besonders nachdem jetzt die 1890 erlassenen Handelsgesetze verbessert worden sind.

Den steigenden Anteil der japanischen Kaufleute am Ein- und Ausfuhrbetrieb wird man am besten aus der vergleichenden Statistik ersehen: Von 1890 bis 1892 handelten die japanischen Kaufleute 17,7 % vom Werte des gesamten Verkehrs, die Fremden 82,3 %, von 1893 bis 1895 die Japaner 22 %, die Fremden 78 %, und von 1896 bis 1897 die Japaner 31,5 %, die Fremden 68,5 %, das bedeutet also für Japan eine Zunahme von ca. 10 % in je 3 Jahren und ungefähr ein eben so grosses Fallen für die Fremden in denselben Zeiträumen.

Japans Export in industrieller Beziehung.[1]

Wie schon erwähnt und wie auch Tabelle I zeigt, hat der Handel Japans sich während der letzten dreissig Jahre mehr als verzehnfacht. Der Wiederexport ausländischer Erzeugnisse ergab dabei 213 Millionen Yen, das macht 1 % der gesamten durch den Export erzielten Erträge, die nach der Bevölkerung berechnet pro Kopf 1871 = 79 Sen, 1881 = 87 Sen, 1891 = 1 Yen 97 Sen und 1898 = 3 Yen 83 Sen ergaben, was eine fünffache Vermehrung der persönlichen Leistungsfähigkeit in Export und Produktion ausmacht.

Die hauptsächlich in Betracht kommenden Handelsartikel der japanischen Produktion sind wegen des be-

1) Siehe Tabelle I, II und IV.

schränkten Territoriums und wegen der vulkanischen und gebirgigen Natur des Landes lange nicht so zahlreich wie in Europa und Amerika, stehen aber doch zur ganzen Entwicklung im genügenden Verhältnis; es gab 1881 z. B. 3 Handelsartikel, deren Export mehr als eine Million Yen einbrachte, 5 im Jahre 1895 und heute giebt es 12. (Im Ganzen führt die Statistik 58 Exportgegenstände auf, wovon 16 Rohmaterialien, 31 Fabrikate und die übrigen sonstige Waren sind). Man kann sie in zwei Klassen einteilen, die eine umfasst diejenigen Waren, die schon lange ohne grosse Veränderung im Handel gewesen sind, wie Rohseide, Thee, Reis, Steinkohlen, Kupfer, Kampfer, Tintenfisch u. s. w., die andere die neu in den Handel gekommenen Waren, wie Baumwollengarne, Seidengewebe, Zündhölzer, Matten und andere Strohgeflechte u. s. w. Die Reihenfolge der einzelnen nach ihrem Wertertrage hat sich übrigens in den letzten zehn Jahren verändert. Zu Anfang des Jahrzehntes waren die ertragreichsten die Produkte der Landwirtschaft und des Bergbaues; so betrugen 1888 Seidenwaren aller Art 44%, Reis 11%, Thee 9% und Kohlen und Kupfer je 5%, alle zusammen also 74% des gesamten Ertrages, während jetzt mit ca. 5 Jahren Seidenwaren 31%, Baumwollengarne 12%, Steinkohlen 7%, Thee und Reis 5 resp. 4%, zusammen also 59% des Totalertrages ausmachen. Hieraus kann man ersehen, dass die hauptsächichsten Rohprodukte anfangen hinter den Halbfabrikaten zu rangiren, und dass bisher unbedeutende Waren mehr in den Vordergrund rücken. Um eine Uebersicht über den gegenwärtigen industriellen Zustand Japans zu erhalten, genügt es, die Zündhölzer-, Rohseiden- und Baumwollengarn-Industrie gründlich studiert zu haben, welche als typisches Merkmal der verschiedenen Elemente der Industrie gelten können.

Roh-Seide dient hier als typisches Beispiel für die Bestrebungen der Regierung, die Industrie zu heben. Die Seidenraupenzucht ist von China nach Japan eingeführt und wegen des Klimas und der der natürlichen Veran-

lagung des Volkes sich anpassenden Arbeit auf eine sehr hohe Stufe gebracht worden, so dass Japan das Mutterland bald zu überflügeln droht.[1]) Maulbeerkultur und Seidenraupenzucht haben sich seit Öffnung der Häfen gewaltig vermehrt. Japan hatte 1889 2,2 Millionen Hektar Maulbeerland.

Die Einfuhr der Maschinen hat die Seidenindustrie bedeutend gesteigert und verbessert, aber es herrscht auch noch viel Handarbeit; im Jahre 1896 gab es 5,108 Fabriken gegen 404,691 mit Handbetrieb. Wie schon erwähnt, fand die japanische Seidenausfuhr bei ihrem ersten Erscheinen auf dem abendländischen Markte durch den allgemeinen Mangel an Angebot eine sehr günstige Konjunktur, deren Ursache in Folgendem zu suchen ist: 1) die furchtbaren Aufstände, welche damals gerade das chinesische Reich bis in seine Tiefen erschütterten, verminderten seine Seidenausfuhr um mehr als die Hälfte der bisher üblichen; 2) die Seidenwurmkrankheit in Europa, welche zehn Jahre lang von 1859 an grassirte; 3) die von der grossen Verteuerung der Baumwolle bewirkte Preissteigerung auf Seidenerzeugnisse während des nordamerikanischen Bürgerkrieges. Es wurde allein an Rohseide exportiert 1883 für 16 Millionen Yen, 1891 für 29 Mill. Yen (3,2 Mill. Kg.), 1898 für 42 Mill. Yen (2,9 Mill. Kg.) Dieses Wachstum[2]) ist zurück zu führen auf die rapide Zunahme der Geschicklichkeit der Japaner, Stoffe herzustellen, die in Europa wie in Amerika Absatz finden, und auf die Billigkeit, die nicht nur durch die niedrigen Arbeitslöhne in Japan erreicht wird, sondern namentlich auch durch das stetige und gewaltige Zurückgehen des Wertverhältnisses von Silber gegen Gold; wodurch die japanischen Erzeugnisse sich entsprechend billiger nach Goldländern ausführen liessen.

1) Rathgen „Japan“ S. 343. „Japan kommt mit seinen Seidenerzeugnissen (3 Millionen Kg. 1887) der Produktion Italiens nahe und wird nur noch von dem grossen chinesischen Reich übertroffen.“

2) Handels-Museum 1895 S. 353.

Das „Handels-Museum“ (1899 S. 297) behauptet in Bezug auf den Seidenhandel, dass Japan seine Erzeugnisse fortwährend ausserordentlich billig verkauft, obgleich die Preise im Ausland sich höher stellen. Dieser billige Verkauf ist auch nach Aussage des Herrn Nakamigawa, des Hauptdirektors der Mitsui-Kaisha, der Grund dafür, dass der Weltmarkt für Seide noch bis in die allerjüngste Zeit eine ausserordentlich niedrige Notierung aufzuweisen hatte, so dass in den Reihen der europäischen wie der ostasiatischen Seideninteressenten lebhafte Befürchtungen laut geworden sind. Aber der thatsächliche Grund dafür liegt in dem industriellen Zustand, der mit dem ausländischen gleichen Fortschritt gehalten hat. Für diese Industrie hat die Regierung sehr thätige Massregeln eben auf ihre Kosten ergriffen durch Erlass verschiedener Verordnungen und Gesetze, um die Seidenausfuhr als einen der wichtigsten Gegenstände Japans festzulegen. Schon im Jahre 1872 errichtete die Regierung eine grosse Seidenanstalt in Tomioka (Gumma) nach französischem Muster, weil man die Notwendigkeit, die einheimische Seide nach ausländischem Geschmack zu verbesserrn, eingesehen hat. Diese Anstalt war eine der wenigen Fabriken, die in einzelnen Jahren einige Überschüsse abgeworfen hat, in derselben waren im Jahre 1887 19 Beamte, 425 Arbeiter beschäftigt mit 183 234 Yen und ca. 15 000 Yen Reinertrag. Diese Anstalt hat den Anstoss gegeben zur Gründung einer grossen Menge meist kleiner privater Unternehmungen, da sie den Seidenzüchtern praktisch zeigte, wieviel höhere Erträge sich aus den Cocons erzielen lassen gegenüber der alten Handhaspelei. Nach 15 Jahren dieser Gründung der ersten Musteranstalt hat der Staat ganz befriedigende Ergebnisse erhalten, im Jahre 1886 betrug der Reingewinn über 237 Yen. Ferner richtete er, um die Seidenqualität zu verbessern, in Yokohama und Kobe Seidenprüfungsanstalten ein im Jahre 1895, in denen die Seide unentgeltlich, auch für Ausländer, geprüft wurde. Inzwischen

fand die Regierung, dass sich die Seideneier für Exportzwecke rasch verringerten, wegen der Spekulation einheimischer Mittelspersonen und Wurmzüchter richtete sie eine Seidenzuchtanstalt ein, wo diejenigen, welche über 2 Tans (1 Tan=0,99 Hektar) Maulbeerfeld besitzen und jährlich über 200 Papierbogen voll Eier umsetzen, Eier bis für 500 Raupen frei geliefert bekommen. Sie sind dafür verpflichtet, ihre erzeugten Cocons der Anstalt zu wissenschaftlichen Zwecken vor dem 31. August nächsten Jahres zu übergeben nach Massgabe der ihnen erwiesenen Wohlthat, nämlich, es müssen diejenigen, welche bis 200 Schmetterlinge erhalten haben, über 15 Sho abliefern, (1 Sho = 1804 Liter), und die über 200 Schmetterlinge erhalten, mehr wie 2 Sho. Obige Massregeln wirkten nicht so zweckmässig, weil nur wenige Züchter kamen, um die Freigebigkeit der Anstalt zu geniessen. In der That giebt es zahlreiche, aber unbedeutende Züchter, deren Erzeugnisse ihrer Maulbeerfelder nicht hoch genug sind für diesen Zweck, so dass die Regierung sich entschloss, persönliche Inspektion[1]) durch Beamte zwangsweise einzuführen, die nur für die geschäftstreibenden Züchter anwendbar ist. Der Züchter darf folgende Cocons nicht ausbrüten lassen, 1.) mehr als von zwei Raupen gemachte Cocons, 2.) dünne oder formlose Cocons, 3.) diejenigen schwächeren Cocons, deren Seidenschicht ein Gewicht von der Frühlingszucht 8⁰/₀ und von der Sommer- und Herbstzucht 6⁰/₀ gegen 100 des ganzen Cocons nicht erreicht. Die Inspektion wurde jedesmal nach der Cocon- und Eierernte von sachverständigen Beamten ausgeführt, streng nach den Regeln der Seidenzucht, d. h. diejenigen Eier, welche zur weiteren Zucht bestimmt sind.

Die japanischen Unterthanen oder die Gesellschaften, welche nur Japaner als Mitglieder oder Aktienbesitzer haben, welche von der in Japan erzeugten Rohseide (zur

1) Inspektionsgebühren betragen 1 Rin (1/2 Pfennig) für die von einer Raupe erzeugten Eier, welche zur weiteren Zucht verwendbar sind, und für Seideneier 1 1/2 Sen (7 1/2 Pfg.)

offiziellen Inspektion passend) jedesmal über 500 Kin (1 Kin = ca. 60 Kg.) ausführen, können die Prämien erhalten, die für drei Gattungen Rohseide gewährt wird:

1.) Glanz und Reinheit gleichmässig, Brüche nicht über 3 (auf 500 m), Knoten nicht über 50, Abweichung an Feinheit nicht über $2^1/_2$ Deniers (1 Denier = $^1/_{20}$ gr.)

2.) Glanz und Reinheit gleichmässig, Maximalbruch 6, Knoten 100, Feinheitsdifferenz 4 Deniers;

3.) Glanz und Reinheit gleichmässig, Maximalbruch 9, Knoten 150, Feinheitsdifferenz 5 Deniers.

Die Prämien sind mit 50,30 und 20 Yen per 100 Catties (60,1 Kg.) festgesetzt.

Neben Rohseide ist am wichtigsten die Ausfuhr der Seidengewebe (Habutai), die in den letzten zehn Jahren fast um das Zehnfache gestiegen ist. Sie werden zum grösseren Teile nach den Vereinigten Staaten[1]) versandt, wo sie den Markt fast allein beherrscht und wo die Rohseide direkt von den Fabriken benutzt wird, während die Gewebe vom Publikum gekauft werden. Das zweitwichtigste Exportland ist Frankreich, wo die Seide zur Wiederausfuhr gefärbt wird. Dann kommen Italien, England u. s. w.; nach Deutschland ist die Ausfuhr sehr gering (kaum für 1 Million Mark) wegen des hohen Schutzzolls und der raschen Entwicklung der eigenen Seidenindustrie. Rohseide wird überall frei eingeführt, während die Gewebe sehr stark besteuert werden, z. B. in den Vereinigten Staaten kosten 100 Kg. ungefähr 406 Mk., in Frankreich ca. 320 Mk, in. Canada 30% vom Wert (ungefähr 250 Mk.) und in Deutschland sogar 800 Mk., während in Englisch Indien die Steuer und 5% vom Wert beträgt und Grossbritannien gar keine Steuer erhebt.

Zündhölzerindustrie (als Typus des Vorteils der Handarbeit über Maschinen.) — Die Zündhölzerfabrikation

---

1) Die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika importierten im Finanzjahre 1898 im Ganzen für $ 31,4 Mill. wovon $. 16,5 Mill. auf Japan, $ 7,3 Mill. auf China, $ 6,2 Mill. auf Italien und $ 1,2 Mill. auf Frankreich entfielen.

begann in Kobe um 1873 nur für einheimischen Verbrauch, als die Regierung vernünftiger Weise nur die Fabrikation von „Schwedischen“ Zündhölzern erlaubte. In Tokio, Osaka und anderwärts entstanden kleine Fabriken, welche bald nicht nur den einheimischen Markt eroberten, sondern auch in China dem europäischen Produkt den Markt streitig machten. Wegen der geringen Erfahrung in der Fabrikation und der unvollkommenen Art, für ihre Waren Absatz zu finden, gaben viele Unternehmer diese Fabrikation bald auf, auch war der Gewinn zu gering, um sich vor zu grossem Verlust zu bewahren. Viele chinesische Kaufleute in Japan führten aus Gewinnsucht sehr schlechte Qualität von Zündhölzern aus. Der Export, der im Jahre 1881 240000 Yen betrug, war schon im Jahre 1884 um 1000 Yen vermindert. Die japanischen Fabrikanten erkannten sofort diesen schädlichen Zustand, weshalb sie Massregeln ergriffen, den Kredit zu heben durch Verbesserung der Qualität, so dass sie im Stande waren, binnen Kurzem mehrere neue Zweigfabriken in Hongkong und anderen Orten zu schaffen. In Folge dessen stand diese Industrie zwei Jahre lang nach 1885 in hoher Blüte, aber wegen wiederum verschlechterter Ware und der durch die chinesischen Nachahmungen verursachten Schädigung ging der Preis im Jahre 1889 wieder bedeutend herunter. Um diesem Missstand abzuhelfen, verschärfte man die Aufsicht über die Waren für Export, wodurch der Betrieb wieder gehoben wurde. Gegenwärtig sind die Hauptplätze für den Absatz Hongkong, India, Singapore, Siam, Rongoon und Sydney.

Die Zündhölzerindustrie giebt am Besten ein Bild von der allgemein billigen Arbeit[1]) in Japan. Osaka und Kobe sind der Mittelpunkt dieser Industrie, wo etwa 12000 Personen beschäftigt werden. Fast der ganze Prozess wird mit der Hand vollführt, wobei die Herstellungskosten

1) Foreign Office Series No. 440 Dezbr. 1897 S. 46 ff.

gleich sind mit den Arbeitslöhnen. Maschinen werden nur dazu benutzt, die Holzsplitter in die Rahmen zn befördern, bevor sie der chemischen Behandlung übergeben werden; sie sind gewöhnlich in Deutschland hergestellt und kosten in Osaka etwa 200 Yen. Aber eben diese Maschinen werden von der Hand bedient und gelten vorläufig als ein Versuch. Die Arbeiten werden hauptsächlich von jungen Mädchen verrichtet und nur bei denjenigen, welche besondere physische Kraft erfordern, werden Männer beschäftigt, so beim Verzinnen der Kisten, zum Schieben der Karren, zum Heizen der Öfen u. s. w.

Die Holzsplitter werden fertig zugeschnitten von der nördlichen Insel des Kaiserreichs verschifft. Bevor sie in die chemische Substanz getaucht werden, werden sie in Rahmen [1]) gefüllt und zwar durch Frauen, welche sich ausgezeichnet eignen für diese Arbeit. Gewöhnlich gehen 2,750 Splitter in einen solchen Rahmen, eine sehr geübte Hand kann 50 Rahmen täglich in 10 Stunden füllen, wofür sie $17^1/_2$ Sen erhalten (Knaben von 10 Jahren erhalten $12^1/_2$ bis 15 Sen), aber wenn es irgend angeht, arbeiten die Leute im Accord. Die Frauen arbeiten einzeln in einem kleinen Raum, der von dem nächsten durch Bambusstäbe abgeteilt ist. Die japanischen Frauen verrichten ihre Arbeit, die Füsse unter sich gezogen. Jede Arbeiterin hat ihre Kiste mit Splittern und eine Anzahl Rahmen zur Hand, ein Aufseher kommt ab und zu, um die vollen Rahmen zu zählen und fortzunehmen. Die jungen Mädchen

1) Ebendaselbst: „Die Frauen nehmen eine Anzahl von Holzsplittern zwischen ihre Finger, durch Übung lernen sie bald, wieviel dazu erforderlich sind. Mit einer schnellen Bewegung breiten sie die Splitter über ein dünnes Holzbrett aus, einen Zoll weit und einen Fuss lang, auf welchem 50 schwache Vertiefungen in regelmässigen Zwischenräumen angebracht sind. Durch eine streichende Handbewegung werden ungefähr 45 Vertiefungen regelrecht gefüllt und mit grosser Schnelligkeit erhalten die übrigen fünf leeren Rinnen ihre kleinen Hölzer; dann wird ein anderes Stück Holz darüber gelegt, um das Gleichmass herzustellen.“

und Frauen, einige von ihnen sind Mütter und haben ihre kleinen Kinder bei sich, singen fröhlich bei ihrer Arbeit.

Es scheint ein grosser Kontrast zu sein zwischen den deutschen Maschinen und den geschickten Fingern der Frauen. Die durch Maschinen gefüllten Rahmen halten nur 2250 Splitter gegen 2750 von der Hand gefüllten. Jede Maschine erfordert zwei Personen zur Bedienung. Zwei Personen füllen 600 Rahmen pro Tag und verdienen je 50 Sen. Wenn man 100 Sen gegen 170 Sen berechnet, die den Frauen für Füllung derselben Zahl Rahmen bezahlt werden, so ist eine Ersparnis von 70 Sen zu Gunsten der Maschine zu konstatieren, aber dieselbe erfordert wiederum eine beträchtliche Summe für Reparaturen, auch wird viel Zeit durch diese Unterbrechungen verloren.

Das Füllen der Schachteln und Etikettiren wird ebenfalls von Frauen besorgt. Eine geschickte Arbeiterin kann 400 Dutzend Schachteln pro Tag füllen, per 100 Dutzend erhält sie 5½—22 Sen. Eine tüchtige Etikettirerin schafft 25 000 Schachteln pro Tag und erhält für 1000 Schachteln 1 Sen. Vermöge dieser Handarbeit, deren Lohn verhältnismässig so niedrig ist, kann Japan hoffen, den ganzen ostasiatischen Markt[1]) mit seinen Streichhölzern zu versorgen.[2]) Schon seine Konkurrenz mit der norwegischen

---

1) Foreign Office Annaul Series No. 2005 S. 6: Der Markt für Japanische Streichhölzer ist in der That ganz Ostasien, wo diejenigen besserer Qualität aber höher im Preise stehenden Artikel von dieser Konkurrenz vertrieben wurden.

2) Handels-Museum 1895, S. 486: Die Zündholzfabrikation in Japan hat den grossen Vorteil, dass sie Frauen und Kinder erwerbsfähig macht. Durch die ausserordentlich billige Arbeitskraft und das reiche Arbeitsmaterial wird es Japan ermöglicht, ganz Ostasien bis nach Indien mit Zündhölzern zu versorgen. Der Krieg machte sich einige Monate lang durch eine nicht unerhebliche Depression fühlbar, die eine Anzahl kleinerer Unternehmungen zwang, ihre Arbeiten einzustellen, doch wurde schliesslich der Ausfall des chinesischen Marktes durch andere Länder mehr wie ausgeglichen, unter denen Hongkong, British India, Korea und Australien die grössten Abnehmer waren.

Zündholzfabrikation begann sich ernstlich fühlbar zu machen. Ein Consul in Christiania schrieb, dass die japanische Konkurrenz den norwegischen Markt ruinirt. Ungefähr 50000 Kisten zu 50 Gross sind exportiert worden; $^9/_{10}$ davon, Phosphor-Zündhölzer enthaltend, gingen nach British India. Diese Thatsache wird am besten dadurch illustriert, dass durch Japans Konkurrenz vier von fünf grossen Fabriken Norwegens ruiniert sind.

Im Jahre 1899 gab es im Ganzen 264 Fabriken mit insgesamt 19908 Arbeitern, von denen 14466 dem weiblichen Geschlecht angehörten, ausserdem gab es 11926 sogenannte Privatarbeiter, die Schachteln und dergl. zu Hause als Nebenberuf herstellten. Sie produzierten 266715468 Dutzend im Werte von 6445164 Yen.

Baumwollenspinnerei (als Modus der neuen Unternehmungen), — Die Baumwollgarn - Industrie hat einen grossen Einfluss auf das gesellschaftliche Leben, weil alle Gewerbe, welche früher ein mehr oder weniger kleines Kapital von menschlicher oder Wasserkraft erforderten, jetzt allmählich durch Dampfkraft oder Elektricität betrieben werden, und die Frauen, welche das Spinnrad zu Hause handhabten, hielten es jetzt für nötig, ihre Kraft dem mechanischen Betriebe zu widmen. Jetzt kann eine Frau 200 Spindeln in einer Spinnerei bedienen, während sie früher im Hause nur mit einer Spindel arbeiten konnte. Doch hat sich die Baumwollenspinnerei zu einer sehr erfolgreichen Industrie entwickelt. Sie ist ein echtes Stoffveredlungs-Gewerbe, da das Rohmaterial vom Ausland eingeführt wird. Die erste Spinnerei, im Jahre 1865 gegründet, arbeitete mit einer europäischen Maschine mit 1252 Spindeln. Da dieser Industriezweig eine günstige Zukunft zu versprechen schien, so liess die Regierung aus England eine Anzahl Maschinen kommen, um sie den betreffenden Interessenten in Sakai, Tokio, Osaka u. s. w. leihweise ohne Kosten zu überlassen, z. B. wurden im Jahre 1880 vier und weitere vier Fabriken im Jahre 1881 eingerichtet. Aber

diese neuen meist kleineren Unternehmungen gediehen gar nicht lange Zeit hindurch. Um 1882 wurde von einer Aktiengesellschaft in Osaka eine ganz bedeutende Spinnerei ohne jegliche Staatshilfe errichtet. Im Jahre 1883 wurde wieder eine solche in Betrieb gesetzt und diese war die erste, welche guten Ertrag aufzuweisen hatte; z. B. infolge günstiger Kônjunkturen gab sie 1887 für das erste Semester 26,5°/₀, für das zweite 34°/₀ Dividende. Dieses blühende Geschäft war in der That der Anstoss zu erheblicher Erweiterung bestehender und zur Gründung neuer Spinnereien. Schon Ende des nächsten Jahres waren bereits 90 Fabriken mit 99356 Spindeln in Betrieb. Später hat der Krieg mit China einen bedeutenden Einfluss gehabt, so dass der Durchschnittsprofit vom letzten Semester 1895 ca. 7 Yen 12 Sen pro Spindel für 29 Hauptfaktoreien betrug. Die billigen Transportkosten in Verbindung mit der Yusen-Kaisha, besonders von der Bombaylinie, und der Aufhebung des Einfuhrzolles haben dabei erheblich mitgewirkt. Indessen ebenso plötzlich wie das Emporschnellen dieser Industrie kam die finanzielle Krisis gegen Ende 1897, als eine allgemeine Calamität eintrat, von welcher die Spinnereien am härtesten betroffen wurden, weil grosse Mengen Kapital engagiert waren. Von dieser Zeit an datiert das Unglück, welches diese Industrie verfolgt. Im letzten Semester waren 781619 Spindeln im Betrieb gegen durchschnittlich 92425 während des gleichen Zeitraums im vergangenen Jahre.[1]) In demselben Jahre hatten nur 12 Spinnereien einen Gewinn von 2 Yen 8 Sen bis 4 Yen 38 Sen per Spindel, andere dagegen hatten gar keinen Gewinn. Die Arbeitslöhne von Männern und Frauen stiegen plötzlich auf 16—18°/₀, resp. der Preis von Rohbaumwolle auf 7°/₀, während das Garn nur um 1°/₀ in die Höhe ging wegen der starken Konkurrenz, so dass die Fabriken ihren Betrieb nicht aufrecht erhalten konnten, wenn sie nicht im Stande waren, die Herstellungskosten herabzusetzen.

1) Board of Trade Journal 1898 S. 291.

Da entschloss man sich, einen Trust zu bilden, welcher aus den grossen Spinnereien von Tokio, Nagoya, Osaka, Okayama und Kiushiu besteht. Das Zentralbureau ist in Osaka und Zweigbureaus in jeder der erwähnten Städte. Diese Organisation beabsichtigte, das Rohmaterial einzukaufen oder die fertigen Waren auf direktem Wege zu verkaufen und nicht, wie bisher, durch die zweite Hand, so dass sie durch tägliche telegraphiche Verbindung mit der New-Yorker und Londoner Börse stets unterrichtet war über den Stand der Aktien. Um die Kosten dafür zu decken, wurden von jedem Fabrikanten 25 Sen pro Ballen erhoben. Der Trust hatte das Recht, den Verkaufspreis zu bestimmen nach dem Einkaufspreis des Rohmaterials und der Herstellungskosten; dadurch konnte ein Reingewinn von 7 Yen pro Ballen garantiert werden, ausserdem 2 Yen pro Ballen für Exportware.

Allerdings war der Hauptzweck des Trusts[1]) die Arbeitslöhne zu verbilligen und gleichzeitig geschickte Hände dem Betriebe zu erhalten, die nicht sofort von den neu Eintretenden ersetzt werden können. Dies war die Ursache des Kampfes zwischen dem Trust und den unabhängigen Spinnereien im Jahre 1897. Die Fabrikarbeiter rekrutieren sich aus der Landbevölkerung und dieser grosse Zudrang hat zur Folge, dass die Arbeitslöhne in den ländlichen Distrikten erheblich gestiegen sind, so dass wiederum die Spinnereien höhere Löhne bieten müssen, um die Frauen nach der Stadt zu ziehen. Im Gegensatz zu ihren Schwestern im Westen, ziehen die Japanerinnen das Landleben vor und die Spinnereibesitzer klagen, dass ihre weiblichen Arbeiter nach ein oder zwei Jahren sich nach dem Lande sehnen und fortziehen, gerade, wenn sie anfangen sich brauchbar zu erweisen. Um die Mädchen zu halten, werden verschiedene Methoden angewandt, z. B. Zurückhalten eines Teiles vom Lohn, auch werden Prämien nach so und so langer Dienstzeit; Sparkassenbanken in den Spinnereien geben einen höheren

1) Foreign Office Annual-Series Nr. 440 S. 39. 1897.

Zinsfuss; dennoch klagt man allgemein über Mangel an Arbeitskräften und infolgedessen steigen die Arbeitslöhne noch immer. Wenn die Spinnereien in vollem Betriebe sind, lösen sich die Arbeiter um 6 Uhr Morgens und 6 Uhr Abends ab und in jeder Woche wechseln die Tag- und Nachtarbeiter ihre Plätze. Da kleine Kinder vielfach in den Fabriken beschäftigt werden, so hat die Regierung das Reglement für die Fabrikarbeiter im Jahre 1897 zur Geltung gebracht, welches nur auf diejenigen Fabriken anwendbar ist, welche über 50 Handarbeiter beschäftigen. Danach dürfen Kinder unter 10 Jahren nicht angestellt werden, Kinder unter 14 Jahren nicht länger als 10 Stunden am Tage arbeiten, ferner muss für deren Weiterbildung gesorgt werden. Auch sind die Fabriken verpflichtet, jedem Arbeiter zwei Tage im Monat und drei Tage für die Nationalfeste frei zu geben. In der That giebt es in mehreren Spinnereien ein Schulzimmer, wo an die Tagarbeiter Elementarunterricht erteilt wird und zwar jeden Abend zwei Stunden lang; auch wird bei kleineren Unfällen an Ort und Stelle Hülfe geleistet. In Bezug auf die Leistungsfähigkeit der Arbeiterinnen [1]) schrieb der englische Consul R. S. Pogt an den Earl of Kimberley von Tokio aus am 16. Juli 1894: Was Leichtigkeit der Bewegungen und Geschicklichkeit betrifft, so sind sie darin unübertrefflich; ihre Intelligenz steht mindestens auf gleicher Stufe mit der europäischer Mädchen. Sachverständige beobachteten, dass die weiblichen Arbeiter in den Spinnereien Japans in Betreff ihrer Leistungsfähigkeit nicht hinter denen von Lancashire zurückstehen. Wegen der Billigkeit der Arbeitslöhne und Steinkohlen kann Japan mit England getrost in Konkurrenz treten.

Die Garne werden hauptsächlich nach China und etwa noch nach Korea ausgeführt, in welchen Ländern nur eine durchschnittliche Steuer von 5 % vom Wert für sie erhoben wird und wo die japanischen Garne den eng-

1) Foreign Office Annual Series No. 1469, 1894.

lischen und indischen starke Konkurrenz machen; im Jahre 1897 führte Indien für 2,6 Millionen Haik. Tael, England für 1,3 Millionen und Japan 6,4 Millionen nach China aus. Infolge dieses grossen Aufschwunges, bald nachdem der Friedensvertrag mit China zu Stande kam, hatte Japan die Absicht, Spinnereien in China einzurichten; die Mitsui-Firma und andere Kapitalisten in Osaka hatten schon Grundstücke in Shanghai gekauft, Maschinen in England bestellt und Entwürfe für die Fabrik anfertigen lassen. Nach dem Vertrage hatte Japan das Recht, solche Fabriken in China zu etablieren, aber schliesslich zog sich Japan von dieser Unternehmung zurück wegen des unzivilisierten Zustandes von China: Japan sah voraus[1]), dass der letztere Staat alles Mögliche thun würde, um diese neue fremde Industrie zu schädigen durch Erhebung des „Transittarifs", weil der Chinese im Allgemeinen allem Neuen abgeneigt ist. Auch würde er die Versorgung der Niederlassungen mit Rohmaterial vom Inlande aus durch Zölle zu verhindern wissen. Gewisse chinesische Kapitalisten werden ein Interesse daran haben, ihre eigenen Baumwollspinnerei-Unternehmungen gegen die fremde Konkurrenz zu schützen. Dies zeigt, ein wie grosses Absatzgebiet Japan für seine Baumwollenerzeugnisse in China hat, wodurch sein Schicksal von der mehr oder minder grossen Nachfrage in China abhängt. Durch den neuen Ausbruch der Unruhen in Nordchina ist die erwähnte Krisis in allerjüngster Zeit noch bedeutend verschlimmert worden. Die Spinnereien lassen zur Zeit eine grosse Anzahl ihrer Spindeln ruhen und ein grosser Teil des Rohmaterials liegt noch in den Speichern, so dass die amerikanischen Importeure sich sogar zeitweise genötigt sahen, ihre Ware, für die sie in Japan keine Abnehmer finden konnten, nach England weiter zu verschiffen, um sich vor noch grösseren Verlusten zu bewahren.[2]) Fast alle Spinnereien müssen ihre Arbeitszeit mehr oder minder

1) Board of Trade Journal 1896 S. 731.

2) Nachrichten über Handel und Industrie 1901 No. 65, S. 6.

einschränken. Es giebt in Japan zur Zeit 59 Gesellschaften, die mit reichlich einer Million Spindeln arbeiten. Von diesen konnten 32 Gesesellschaften für das erste Halbjahr 1900 überhaupt keine Dividende verteilen. Von den übrigen Betrieben zahlten für den gleichen Zeitraum[1]).

8	eine	Jahresdividende	von	2	bis	5 %
7	„	„	„	5	„	10 %
7	„	„	„	10	„	15 %
5	„	„	„	15	„	20 %

Im Durchschnitt bleiben die Einnahmen um mehr als 50 % hinter denen des ersten Halbjahrs 1899 zurück. Dieser Zustand der Spinnereiindustrie wird sich wieder bessern, sobald der chinesische Markt wieder auf normalem Fusse steht. Im Durchschnitt waren in der Garnindustrie im Jahre 1899 71 Fabriken mit 33180825 Yen Kapital im Gange, wovon 53 mit Dampfmaschinen arbeiteten, 6 mit Wasserkraft und die übrigen mit Gas-, Petroleum- oder Menschenkraft u.s.w., die 43113—780 Kwan (1 Kwan=4 Kg.) Garn mit der Durchschnittsnummer 18,5 erzeugten von 2074475 Spindeln mit täglich 35445 Pferdekraft. Sie verbranchten 449728 Tons Steinkohlen während 307 Betriebs tagen mit 19 Stunden täglicher Arbeitszeit. Beschäftigt wurden täglich 16482 Arbeiter und 57 664 Arbeiterinnen, wovon die Ersteren 6 Sen 6 Rin Lohn pro Tag erhielten gegen 16 Sen 4 Rin für die Letzteren.

Um einen oberflächlichen Überblick über die landwirtschaftliche Industrie zu gewinnen, wird es von Wert sein, folgende Ausführungen zu beachten: Reis ist das Hauptnahrungsmittel in Japan und fast die Hälfte aller bebauten Flächen wird deshalb zum Reisbauen benutzt. Der Export hat erst in den letzten fünfzehn Jahren einen grösseren Aufschwung genommen. Vor 1873, als noch das alte Grundsteuersystem bestand, nach welchem die Steuern nicht in bar, sondern mit einem Teil des Ertrages bezahlt wurden, verkaufte die Regierung ihren Reis einer Handels-

1) Berichte über Handel und Industrie Bd. II Heft 10 Jan. 1901.

gesellschaft (der Mitsui Co.), die ihn dann erst an die englischen Kaufleute weiter verkaufte. Nach Einführung des neuen Steuersystems aber hörte diese umständliche Vermittlung bald auf, und an deren Stelle trat die direkte Verbindung der Handelshäuser mit dem Auslande. In den letzten 10 Jahren ist der Ausfuhrwert sich ziemlich gleich geblieben, wenngleich die Quantität sich sehr verändert hat, denn sie betrug 1891 ca. 120 Mill. kg. und 1898 nur ca. 63 Mill. kg. Reis wird hauptsächlich nach Australien, den Verein. Staaten, England, Deutschland u. s. w. ausgeführt. Seit dem die Verein. Staaten jedoch die Hawaii-Inseln (ein Reisland) in Besitz genommen haben, ist der Bedarf an Reis in Amerika bedeutend gesunken, und es wird eigentlich nur noch Reismehl, das Japan wegen der niedrigen Arbeitslöhne sehr billig liefern kann, dorthin verschickt. Der Zollsatz für Reis beträgt in China 6 Pf. für 60 kg., in Australien 3 Schil. pro Centner und ungereinigter Reis in den Vereinigten Staaten $66^2/_3$ Cents (2 Mark 66 Pf.) pro 100 Kg. und in Deutschland 4 Mark. Thee. — Da Thee das Nationalgetränk der Japaner ist, so ist der Theebau überall verbreitet, vorwiegend aber im Süden des Landes. Der Exportthee ist auschliesslich sogenannter grüner Thee. Im Anfange, 1868, wurde für 3,6 Mill. Yen ausgeführt, dann trat eine Steigerung ein, aber heute bleibt der Export sich, wie beim Reis, ziemlich gleich (1891 — 20 Mill. kg. 1898 — 15,5 Mill.) und dazu kommt noch Formosa mit jährlich 9,3 Mill. Kg. im Werte von ca. 6 Mill. Yen. Er wird hauptsächlich von den Verein. Staaten eingeführt, wo er im Konkurrenz mit China, Indien und Ceylon tritt (im Jahre 1891 führten die Verein. Staaten für $ 9,6 Millionen ein, wovon für $ 5,8 Millionen von China, für 2,7 Millionen für Japan und für 0,3 Millionen von British Indien bezogen wurde). Man unterzieht den Thee einer sehr strengen Kontrolle in den Verein. Staaten, um sich gegen Fälschungen zu schützen. Thee wird in den Verein. Staaten mit 10 c. pro Pfund besteuert, in England mit 4 Pence

pro Pfund. Steinkohlen. — Da Japan für gewöhnlich Holzkohlen als Brennmaterial verwendet, so hat die Steinkohlen-Industrie bis vor einem Jahrzehnt sehr wenig Fortschritte gemacht. Als damals aber das Gewerbe seinen grossen Aufschwung nahm, trat auch die Steinkohle mehr in den Vordergrund. Die Regierung, die so lange allein den Bergbau in Händen gehabt hatte, vergab nun auch an Private Concessionen. Nach dem Kriege mit China stieg die Kohlengewinnung wie der Export sowohl in Bezug auf Menge als auch im Wert. Im Jahre 1891 sandte Japan über 1 Million Tonnen (4,7 Millionen Yen) und 1898 1,8 Millionen Tonnen (12,2 Millionen Yen) aus. Heute ist Japan noch das einzige Land im Osten, das den asiatischen Markt mit Kohlen versorgen kann. Hongkong, Shanghai, Singapore benutzen japanische Kohlen für ihre Schifffahrt und Industrie. Die ganze Kohlengewinnung wird genau abgeteilt; die eine Hälfte ist zur Ausfuhr, die andere für den Verbrauch im Lande bestimmt; im folgenden sind die allerwichtigsten Gegenstände von Tabelle IV genommen und nach dem vom Ministerium des Innern herausgegebenen Schema, das allerdings nicht sehr genau abgrenzt, geordnet, um die Exportrichtung der einzelnen Gruppen zu verfolgen, da sie mehr als drei Viertel des gesamten Ausgangswertes ausmachen.

Über die wichtigsten Gegenstände in Millionen Yen.

Erzeugnisse von	Durchschnitt 1891—93	Procentsatz	Durchschnitt 1896—98	Procentsatz
	Mill. Yen		Mill. Yen	
Landwirtschaft	47,5	55%	63,9	45,5%
Wald	1,3	1,5	1,2	0,8
Meer	1,2	1,4	1,3	0,9
Bergbau etc.	8,7	10,1	15,1	10,7
Gewerben	11,8	12,6	33,7	21,1
Anderen	15,5	19,7	25,1	18,4
Summe	86,0	100	140,3	100

Nach dem offiziellen Schema gehören der Landwirtschaft Rohseide, Thee, Reis und Strohgeflechte an; dem Wald nur Kampfer; dem Meer nur Tintenfisch; dem Bergbau Steinkohlen und Kupfer, während zum Gewerbe Baumwollengarne, Seidengewebe, Matten, Zündhölzer, Porzellan und Thonwaren gehören.

Aus der statistischen Übersicht ergiebt sich also, dass der Exportwert der Produkte aus Landwirtschaft und Bergbau ungefähr um ein Drittel gestiegen ist, der aus den Gewerben dagegen sich fast verdreifacht hat, während Wald- und Meererzeugnisse sich ziemlich gleich geblieben sind.

Der Prozentsatz für dieselben Fristen zeigt dagegen ganz andere Erscheinungen; die Erzeugnisse von Landwirtschaft, Wald und Meer scheinen trotz der steigenden Preise für Rohseide zurück zu gehen, während der Bergbau ein etwas günstigeres Bild gewährt. Das Centrum der Intensivität ist von der Landwirtschaft auf das Gewerbe übergegangen, d. h. was die anderen Gruppen an Wert verloren haben, hat das Gewerbe gewonnen; es hat sich beinahe verdoppelt. Wenn man aber gar Rohseide zur Gewerbekategorie rechnen wollte, welche Vermehrung würde es dann zeigen!

Da die erwähnten Gruppen das Wohl und Wehe der ökonomischen Lage Japans bedeuten, soll im folgenden ein kurzer wirtschaftlicher Überblick der einzelnen gegeben werden.

Die Landwirtschaft wurde im früherer Zeit sehr hoch geschätzt, weil die Bevölkerung ihren ganzen Lebensunterhalt aus den einheimischen Ernten ziehen musste, aber die Erschliessung Japans brachte hierin eine grosse Umwälzung. Der Landwirtschaftsbetrieb zeigt noch so recht den primitiven Zustand der Industrie; er ist wie in Frankreich auf das Intensiv-Prinzip begründet. Wegen der Kleinheit des Landes besitzt der Bauer nur kleine Grundstücke und arbeitet gewöhnlich mit der Hand. Dass aber die Land-

wirtschaft auch heute noch für die ökonomische Lage des Landes von grösster Bedeutung ist, wird klar, wenn man in Betracht zieht, dass noch immer $^1/_3$ des ganzen Exportwertes ausmacht, dass $^1/_8$ aller Steuern Grundsteuern sind und dass mehr als die Hälfte der ganzen Bevölkerung als Haupt- und Nebenberuf im Ackerbau thätig ist. Die bebauten Flächen sind in den letzten zehn Jahren nicht grösser geworden, wogegen die landwirtschaftlichen Vereinigungen sich immerhin etwas vermehrten, wenn auch allerdings nur sehr schwach im Verhältnis mit industriellen und Handelsgesellschaften; im Jahre 1894 gab es 118 Agrar-Gesellschaften mit 1,2 Millionen Yen Kapital und 1897 148 Gesellschaften mit 2,2 Millionen Yen Kapital. Die privatsteuerpflichtige Wasserfläche (das ist Land für Reisplantagen) bleibt ganz dieselbe; sie bedeckte im Jahre 1897 2736000 Hektar gegen 2734000 1893, und ihre Erzeugnisse ergaben im Jahre 1898 616 Millionen Yen (331,8 Millionen Tonnen), Gerste 12,2 Millionen Yen (142,8 Millionen Tonnen), Cocon 8 Millionen kg., Thee 19,6 Millionen Yen (33,6 Millionen kg.), und im Jahre 1897 Zucker aller Arten 8,3 Millionen Yen (53,6 Millionen kg.), Baumwolle 11,4 Millionen Yen (29,2 Millionen kg.) u. s. w. Es wird schon aufgefallen sein, dass in Japan Viehzucht und Viehhaltung eine ganz untergeordnete Rolle spielen. Es giebt noch nicht 3 Millionen Kühe, Ochsen, Pferde und Schweine im ganzen Lande.

Die Wälder erstrecken sich ausserordentlich weit. Man findet aber auch grosse Strecken, wo kein Grashalm wächst, aber gegenwärtig fängt man an, auch das bisher wüste Land zu bebauen, besonders in Hokkaido (Nordinsel). Nach der Statistik vom Jahre 1899 besass die Regierung 14 Millionen Hektar Wald mit 27,6 Millionen Bäumen (im Werte von 1,5 Millionen Yen), und im steuerpflichtigen Privatbesitz waren 1897 7,3 Millionen Hektar Waldungen und 1,1 Million Hektar wildes Bergland u. s. w.

Die Fischerei ist überall in Japan bekannt. Die insulare Lage des Landes und der Reichtum der Tierwelt in

den japanischen Gewässern räumen der Gewinnung von Meeresprodukten, die ungefähr 6% des gesamten Ausfuhrwertes betragen, in der Volkswirtschaft eine hervorragende Stellung ein. Es kommen dabei viele verschiedene Erzeugnisse in Betracht, hauptsächlich aber sind es essbare, denn Pelztiere, Robben und Seeottern kommen nur in verschwidender Menge vor. Von den wichtigen Erzeugnissen brachten im Jahre 1897: Fischkuchen (Düngstoff) 10,5 Millionen Yen (196,7 Mill. kg.), Tintenfisch 1,8 Millionen Yen (6,2 Mill. kg.) und Salz 10,1 Millionen Yen (43,3 Mill. Tonnen).

Der Bergbau in Japan fördert durch die gebirgige Bodenbeschaffenheit des Landes einen ungeheuren Mineralreichtum zn Tage. Fast alle Bergwerke sind Staatseigentum aber ihre Ausbeutung ist Privaten gestattet. Nach der Einfuhr der Maschinen hat der Betrieb einen grossen Aufschwung bekommen, im Jahre 1897 gewann man Eisen für 1 Million Yen (29,8 Millionen kg.), Kupfer für 8 Mill. Yen (20,4 Mill. Kg.), Steinkohlen für 20,7 Millionen Yen (5,9 Mill. Tonnen), Petroleum für 4,7 Mill. Yen (0,4 Mill. hl.) u. s. w.

Die wichtigste unter den erwähnten fünf Gruppen, die für den Export eine so grosse Rolle spielen, ist das Gewerbe, das sich besonders nach dem Kriege mit China so auffällig entwickelt hat; im Jahre 1897 zählte man 881 Gesellschaften mit einem Gesamtkapital von 105,4 Millionen Yen gegen 778 Gesellschaften mit 44,6 Millionen Yen im Jahre 1893, und es gab im Jahre 1894 5982 Fabriken mit mehr als 10 Arbeitern, im Ganzen mit 381 000 Arbeitern gegen 7327 Fabriken mit 440000 Arbeitern im Jahre 1898. Bei dieser Entwicklung hat der Staat das Erheblichste geleistet durch Einführung der europäischen Maschinen und durch Errichtung grosser Fabriken nach abendländischem Muster, die dann allmählich in Privathände übergegangen sind, so z. B. Gerbereien, Baumwollen- und Seidenspinnereien und Papier-, Glas- und Cementfabriken. Die Regierung

plant auch schon längere Zeit die Anlage einer Eisenwarenfabrik, und wird ihre Absicht in diesem Jahre nun auch wirklich zur Ausführung bringen. Die Fabrik soll eine Leistungsfähigkeit von 90000 Tonnen jährlich haben. Diese Unternehmungen verursachen und verursachten der Regierung grosse Kosten, ohne dass in der ersten Zeit auf eine Deckung der Betriebsunkosten zu rechnen war, aber die Regierung hatte nur das Wohl des Ganzen im Auge, d. h. sie wollte die Produktionskraft des Landes möglichst schnell kräftigen und erhöhen, und scheute deswegen keine Mittel zumal ihr durch Festlegung der Zollverträge anderweitig die Hände gebunden waren.

Man kann das ganze Gewerbewesen in zwei Klassen teilen, in das vom Auslande eingeführte Grossgewerbe und und das einheimische Kleingewerbe. Zum ersteren gehören alle neuen Unternehmungen, die fast durchgängig mit Maschinen betrieben werden, wie z. B. Spinnereien, Webereien, Zuckerraffinerien, Papier- und Lederfabriken, Elektrizitäts- und Eisenwerke, zur zweiten alle Betriebe, die auf Handarbeit beschränkt sind, wie die der Rohseide, der Porzellan- und Lackwarenfabrikation und Strohflechtereien. Zwischen diesen beiden Klassen besteht ein heftiger Konkurrenzkampf, in welchem die neue Industrie natürlich immer mehr Erfolge erringt und das Kleingewerbe immer mehr verdrängt wird, den wachsenden Bedürfnissen der Bevölkerung und der Entwicklung des Aussenhandels entsprechend. Die einzelnen Industriezweige haben sich von statistischem Standpunkte aus in folgender Weise entwickelt:

Die Baumwollengarn-Fabriken hatten im Jahre 1896 757196 Spindeln mit 20000 Pferdekraft und lieferten 83,9 Millionen Kg., während im Jahre 1898 1114749 Spindeln mit 31900 Pferdekraft arbeiteten und 134 Millionen Kg. (58 Millionen Yen) produzierten. Die Webereien hatten im Jahre 1894 820585 Maschinen mit 944000 Arbeitern, und produzierten für 64 Millionen Yen (wovon Habutai für 8,7 Millionen Yen), vermehrten sich im Jahre 1897 auf

947 134 Maschinen mit 944000 Arbeitern und lieferten für 109,2 Millionen Yen (wovon Habutai für 17,7 Millionen Yen). Die Porzellan-Fabriken hatten im Jahre 1894 24000 Arbeiter und lieferten für 3,2 Millionen Yen gegen 27000 Arbeiter mit einem Ertrage von 5,2 Millionen Yen im Jahre 1897. Papierfabriken giebt es japanische und europäische. Die japanischen produzierten 1894 für 8,1 Millionen Yen und 1897 für 12,6 Millionen Yen, während die europäischen in denselben Jahren für 2,1 Millionen Yen (39,3 Millionen englische Pfund) resp. für 2,7 Millionen Yen (42 Millionen englische Pfund) lieferten.

Diese Entwicklung hat nicht nur auf die wirtschaftlichen Verhältnisse, wie die Steigerung der Arbeitslöhne, eingewirkt, sondern auch auf die sozialen und politischen. Im Jahre 1897 gab die Regierung das sogenannte Fabrikgesetz,[1]) wobei vom körperlichen und erzieherischen Standpunkte aus die Kinderarbeit besonders berücksichtigt wurde. In der letzten Session des Parlamentes (1899) wurde den wichtigen Industriestädten eine Vermehrung ihrer Abgeordneten für den Reichstag bewilligt; so erhielt Tokio 12 statt 9, Osaka 6 statt 3 u. s. w. Ferner ist das Wahlrecht, das früher nur den Grundbesitzern zustand, auch auf die Hausbesitzer ausgedehnt worden, d. h. die Anerkennung der Gleichberechtigung von Industrie und Landwirtschaft.

Japans Import in ökonomischer Beziehung.[2])

Als Japan noch Silberwährung hatte, war die Importfähigkeit der Handelswelt mehr oder weniger durch die fortwährenden Kursschwankungen des Silbers bedingt, in den letzten Jahren aber ist neben dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung die durch die Goldwährung herbeigeführte grössere Beständigkeit von grösstem Einfluss auf die Entwicklung des Imports gewesen. Die Kaufleute haben

1) Siehe S. 70.

2) Siehe Tabelle III und V.

es sich vor Allem angelegen sein lassen, noch vor dem Inkrafttreten des neuen Zolltarifs (17. Juli 1899) möglichst viele Waren nach dem billigeren alten Tarif einzukaufen.

Der Importwert betrug pro Kopf 1876 79 Sen, 1881 87 Sen, 1891 1 Yen 56 Sen, 1896 4 Yen 6 Sen, 1898 6 Yen 42 Sen. Das Anwachsen des Imports ist erheblich grösser gewesen als das des Exports; es würde noch grösser sein, wenn man nach dem bisherigen Zollsystem, das vom Werte am Ursprungsorte besteuerte, berechnet würde.

Die japanischen Importgegenstände sind auch der Zahl nach grösser, als die Exportartikel. Nach dem offiziellen Bericht giebt es im Ganzen 75 verschiedene, davon sind Rohmaterialien 12, Fabrikate 55 und sonstige 8. Von diesen überschritt im Jahre 1881 nur bei 4 der Wert die Summe von 1,3 Millionen Mark, 1891 schon bei 8 und 1898 bei 12. Betrachten wir Tabelle III, so werden wir finden, dass die wichtigsten Eingangswaren erst seit einigen Jahren so plötzlich in den Vordergrund getreten sind, mit Ausnahme der Baumwollengarne, die etwas zurückgegangen sind, und etwa noch der Baumwollenwaren, der Woll-Mousselines und des Petroleums, die sich völlig gleich geblieben sind. Da die in Tabelle III aufgeführten 12 Waren mehr als die Hälfte des ganzen Einfuhrwerts der fremden Erzeugnisse ausmachen, kann man sie je nach ihrer Verwendung unter folgende Gruppen zusammenfassen:

	Durchschnitt jährlich 1891—93		Durchschnitt jährlich 1896—98	
	Millionen Yen	%	Millionen Yen	%
I. Ernährungs- u. Genussmittel	16,4	22,1	54,6	24,5
II. Gewerbl. Stoffe: Rohstoffe	14,7	19,8	42,5	19,1
II. Gewerbl. Stoffe: Halbfabrikate	6,6	8,9	9,8	4,4
III. Fabrikate: Verbrauchbare	4,1	5,5	8,0	3,6
III. Fabrikate: Industrielle	2,9	3,1	16,2	7,3
Sonstige	29,4	40,6	91,5	42,1
Totalsummen	74,1	100	222,6	100

Diese Statistik zeigt, dass der Gesamtwert der wichtigsten Waren sich nach dem Totalprozentsatz ziemlich extensiv entwickelt hat, denn er betrug 1896—98 57,9 % und 1891—93 59,4 %. Diejenigen, welche sich mehr als verdreifacht haben, sind die Lebens- und Genussmittel; die industriellen Fabrikate zeigen auch noch einen steigenden Prozentsatz, während die gewerblichen Halbfabrikate und die verbrauchbaren Fabrikate sich ihrem Werte nach zwar vermehrt, ihrem Prozentsatz nach aber verringert haben. Merkwürdig ist, dass die gewerblichen Rohstoffe während der letzten 10 Jahre trotz der dreifachen Wertvermehrung auf genau demselben Prozentsatz stehen geblieben sind.

Die fünf Waren mit je über 7,5 Millionen Wert, die zusammen 1898 beinahe die Hälfte des gesamten Einfuhrwertes ausmachten, sind Reis, Rohbaumwolle, weisser Zucker, Baumwollengarne und Petroleum; sie sollen in ihrer Beziehung zu den Gruppen des erwähnten Schemas noch kurz beleuchtet werden. Zur ersten Gruppe gehören Reis, Zucker, Bohnen, Mais und Petroleum. Trotz des Zolles von 5 % steigt der Verbrauch von Reis wegen des höheren Lebens der Eingeborenen, besonders der Bauern; er betrug 701,8 Millionen Kg. 1897 gegen 100,7 Millionen Kg. 1891. Weisser Zucker wird von China über Hongkong, von Deutschland u. s. w. eingeführt; er unterliegt nur einem niedrigen Zollsatz, 10 % nach dem allgemeinen Tarif und 5 % nach dem vertragsmässigen; der Import betrug 161,8 Millionen Kg. 1898 gegen 53,6 Millionen Kg. 1891, hat aber keine Aussicht viel höher zu steigen wegen Japans Besitz von Formosa und seiner Zuckerindustrieentwicklung. Petroleum unterliegt einem Zolle von 10 %, der Import zeigt aber keine Vermehrung wegen der Entdeckung der Petroleumquellen im Norden des Landes.

Zu den gewerblichen Stoffen gehören Rohbaumwolle, Wolle, Roheisen und Baumwollgarne. Die ersten drei Gegenstände rechnet man als Rohstoffe, während die Garne

als Halbfabrikate gelten. Eine grosse Zunahme hat im Baumwollenimport stattgefunden; 1898 über 149,8 Millionen Kg. gegen 53,6 Millionen Kg. 1891. Da sie hauptsächlich für Veredlung verwendet wird, wird der Import hauptsächlich wegen der raschen Entwicklung des Handels mit China steigen. Im Gegenteil zeigen aber die Baumwollengarne von 1896 an eine Gewichtsabnahme, 1898 9,5 Millionen Kg. gegen 9,6 Millionen Kg. 1891. Sie werden fast ausschliesslich von den Vereinigten Staaten eingeführt.

Die dritte Gruppe umfasst Mousseline, Baumwollenwaren, Eisenwaren, Textilmaschinen, Lokomotiven und Dampfer Die ersten beiden Gegenstände sind als Verbrauchswaren, die anderen als Industriegegenstände klassifiziert, obgleich Lokomotiven und Dampfer nur indirekt wirken. Die erste Unterklasse macht keinen besonderen Fortschritt im Import wegen der einheimischen Webereiindustrie, aber es ist merkwürdig, dass die zweite Klasse durch die gewaltige Steigerung, die der Eisenbahnbau, die Wasserverkehrsmittel und die Fabriken erfahren haben, sich fast um das Zehnfache vermehrt hat.

Überblick über die Verkehrsländer. 1)

Japans Handel mit Asien wächst schneller als der mit Europa und Amerika. Die Ausfuhr nach Asien betrug 1898 45 % des gesamten Wertes gegen 20 % 1889, und nach Europa und Amerika in denselben Jahren 52 % gegen 78 %; ferner importierte Japan zur selben Zeit von Ostasien 45 % gegen 33 % und von Europa und Amerika 66 % gegen 52 %. Es muss aber dabei berücksichtigt werden, dass obige Statistik nicht den entgiltigen Bestimmungsort, sondern nur den Ausschiffungsort in Berechnung gezogen hat, so dass man, da Hongkong z. B. als Durchgangshafen für China und Europa dient, in Wirklichkeit etwas andere Zahlen erhalten würde.

1) Siehe Tabelle VI und VII, und auch IV und V.

Japan wird durch seine Nachbarländer in Asien und Oceanien wegen ihrer wirtschaftlichen Entwicklung sehr begünstigt, denn sie beziehen meistens verarbeitete Waren aus Japan im Tausch für Rohmaterialien, welche Japan wiederum als fertige Güter exportiert, z. B. Baumwolle und Tabak von China. Die Bedeutung Chinas für Japan zeigt sich vor Allem in der plötzlichen Vermehrung der japanischen Banken im chinesischen Reich. Die japanische Regierung hat dabei eine besondere Absicht; sie hat im Jahre 1898 die sogenannte China-Untersuchungsgesellschaft in's Leben gerufen, die die Aufgabe hat, den ökonomischen Stand in China zu erforschen und das Ergebnis ihrer Arbeit dem Publikum zugänglich zu machen. Ferner hat sie in den letzten Jahren energische Massregeln gegen China und Korea ergriffen, z. B. Forderung an China seine Häfen zu öffnen, den Zollsatz zu erniedrigen und ferner die Errichtung von Fabriken Fremder in seinem Reiche zu erlauben u. s. w. Ähnlich verfährt Japan in Korea, wo es schon einige Eisenbahnen besitzt. Japans Verhältnis mit Indien ist dem mit China entgegengesetzt, weil Japan von dort mehr importiert als exportiert, aber die Ausfuhrgegenstände wie Seidenwaren, Zündhölzer u. s. w. zeigen im Umtausch für Rohmaterialen wie Reis, Baumwolle u. s. w. steigende Tendenz. Australien und die Philippinen kommen allmählich auch mehr in den Vordergrund, namentlich letztere Insel. Japan führt von beiden Rohgüter ein und sendet die verarbeiteten nach dort aus.

Japans Verhältnis zu Europa und Amerika aber ist ganz anders als das zu Asien, weil es in der Notlage ist, viel mehr importieren zu müssen, als es exportieren kann, und diese ungünstige Stellung wird sich vorläufig, wenigstens mit Europa, nicht nur nicht verbessern lassen, sondern sogar noch steigern. Die vier Mächte, die vor allem ihren Handel in Ostasien ausgedehnt haben, sind England, Frankreich, Deutschland und die Vereinigten Staaten. Japans Ausfuhr nach den vier Ländern betrug 1896—99

Vereinigt. Staaten 29%, Frankreich 13%, England 5% und Deutschland 2%, während seine Einfuhr von England 25%, Vereinigt. Staaten 14%, Deutschland 2% und Frankreich 3% betrug. England steht für Japans Import an erster Stelle, für Export an fünfter. Der Import hat sich sehr vermehrt, der Export dagegen in den letzten zehn Jahren fast gar keine Fortschritte gemacht. Japan sendet Seidengewebe, Strohgeflechte u. s. w. nach England, und bezieht Maschinen, Dampfer u. s. w. von dort. Frankreich nimmt für Import die siebente, für Export in den letzten fünf Jahren die vierte Stelle ein. Auch hier zeigt sich eine schnellere Entwicklung des Imports als des Exports für Japan. Die Vereinigten Staaten stehen an erster Stelle für Japans Import und an dritter für Export. Hier haben sowohl Import als Export grosse Fostschritte gemacht. Japan sendet hauptsächlich Halbfabrikate wie Seide, Thee, Teppiche u. s. w. nach den Vereinigten Staaten und führt von dort die meisten Rohgüter wie Baumwolle, Petroleum, Tabak, Maschinen u. s. w. ein. Die Besitzergreifung der Philippinen durch Amerika wird den Handel mit Japan noch vermehren. Deutschlands Anteil an Japans Handel ist nicht sehr bedeutend, obgleich der Verkehr sich jetzt entwickelt. Er rangiert für Import an fünfter Stelle, für Export an neunter. Die Handelswaren sind beiderseits Rohmaterialien, Japan importiert hauptsächlich Zucker und exportiert Kupfer, Reis u. s. w. Deutschlands Bestrebungen auf dem asiatischen Markte sind sehr energische, so hat es z. B. 1897 eine besondere Kommission nach Ostasien geschickt, die die dortigen Handelsverhältnisse untersuchen soll, um im Anschluss daran geeignete Massregeln zur Ausdehnung seines Handels zu ergreifen.

Schluss.

Betrachten wir in folgendem noch einmal die ganze Abhandlung kurz, so finden wir, dass Japans wirtschaftliche Verhältnisse wegen der geringen Grösse des Landes und wegen seiner geographischen Lage nicht von der Landwirtschaft, sondern vom Handel und Gewerbe bedingt sind. Daher sehen wir auch in Japan nur eine geringe Zahl landwirtschaftlicher Produkte und diese im Gegensatz zu den Industrieerzeugnissen in so verschwindender Menge, dass sie für den Export nur eine sehr untergeordnete Rolle spielen. Die günstige Lage im Zentrum der uncivilisierten Staaten aber und die für industrielle Zwecke besonders günstige Bodenbeschaffenheit, wie zahlreiche Flüsse und viele und grosse Steinkohlenlager, werden Gewerbe und Handel immer mehr in den Vordergrund treten lassen und sie sicherlich in der Zukunft zur schönsten Blüte bringen. „The Economist" (22. Juli 1899) urteilt, dass Japan ein tüchtiger Staat sei, mit einer interessanten neuen Geschichte, dazu berufen, die lang gewünschte Verbindungskette zwischen dem Osten und Westen zu bilden.

Handel und Industrie werden überall Hand in Hand gehen müssen, aber in Japan nimmt der Handel im Gegensatz zu andern Ländern, wie z. B. Amerika oder Russland, wo Export und Import verhältnismässig so viel geringer sind, die bei weitem wichtigere Stelle ein. „The Industrial Transition of Japan" (S. 101) bemerkt, dass eine richtige japanische Politik darauf bedacht sein müsse, die Schifffahrt zu verbessern und den Aussenhandel auszudehnen, und dass solche Ziele nicht durch Prohibitionszollsätze auf Einfuhrwaren gehindert werden dürften. Die Bedeutung des auswärtigen Handels ist eine so grosse und sein Einfluss ein so direkter, dass, wenn einzelne wichtige Export-Gegenstände durch irgend welche Konjunkturen eine Zeit lang geringe oder gar keine Nachfrage finden, nicht nur die betreffende Industrie völlig lahm gelegt ist, sondern

auch die Banken nnd andere Handelsorgane sofort derart in Mitleidenschaft gezogen werden, dass ihr Betrieb fast still steht, wie es schon die Störung der wirtschaftlichen Lage Chinas durch den Krieg bei Baumwolle, Zündhölzern u. s. w. gezeigt hat. Er ist in der That das beste Barometer für die einheimische Industrie, und die Regierung ist in richtiger Erkenntnis dieser grossen Bedeutung des auswärtigen Handels auch in allen ihren Massnahmen von diesem Gesichtspunkte aus geleitet worden und hat dabei das hohe Endziel im Auge gehabt, Japan, wenn möglich, iu Beziehung auf Handel und Gewerbe zu einem „Oriental England" zu machen. Es ist deshalb vor allem bestrebt gewesen, den Handelsbetrieb aus den fremden Händen allmählich ausschliesslich in die der Unterthanen überzuleiten, und hat, um dieses Ziel zu erreichen, den Handelsorganen jederzeit seinen Schutz gewährt und sie opferwillig finanziell unterstützt, wenn es nötig war sogar selbst eine Zeit lang die Zeitung in die Hand genommen, dafür Sorge getragen, dass die Transportmittel verbessert wurden, und ist auch hierbei selbst in die Bresche gesprungen und vorbildlich gewesen, bis die Bevölkerung geistig so weit herangewachsen war, ihre Vorteile allein unternehmen zu können. Es kam allerdings, hauptsächlich bei der Bildung der Handelsflotte, für die Regierung das äusserst wichtige Moment der Entwicklung seiner Marine in Betracht, so dass die Schifffahrt gegenüber dem Ausbau des Eisenbahnnetzes immer zuerst berücksichtigt wurde. Kapitän A. T. Mahan sagt in seinem Buche: „The problem of Asia" (S. 106) ganz richtig, dass Japans Bedeutung auf dem Meere liege, und dass es mit seinem grossen Nebenbuhler, dem chinesischen Reiche, wirtschaftlich und politisch nur durch eine grosse Marine kämpfen könne.

Wir haben weiter gesehen, dass auch das Finanzwesen durch die Regierung derart geregelt und gefestigt wurde, dass es im Stande war, den Handel zu stützen und zu fördern, und die Yokohama Specie-Bank verdankt ihre

heutige gesicherte Stellung nur der Unterstützung die ihr der Staat in ihrer schicksalsreichen Entwicklung hat zu Teil werden lassen. Als dann die japanischen Erzeugnisse Eingang auf dem europäischen Markte gefunden hatten, erkannte die Regierung die Notwendigkeit, dass, um wirkliche Erfolge erzielen zu können, ihr Münzwesen mit dem europäischen in Einklang gebracht werden müsse. Nacheinander versuchte sie es mit allen Währungsformen bis sie sich schliesslich endgiltig für die Goldwährung entschied und sie hofft, dass sich ihr Absatzmarkt nun um vieles leichter eine grössere Ausdehnung erlangen wird; aber Japan hat sich auch bemüht seinen Handel mit den Silberländern aufrecht zu erhalten, wobei ihnen vor allem die benachbarte Lage dieser Länder und die niedrigen Arbeitslöhne im Lande zu Statten kamen. Herr V. Brandt schreibt in seinem Buche „Die Zukunft Ostasiens“, dass die Industrie Japans sich wegen ihrer niedrigen Arbeitslöhne in vielen Zweigen der Industrie Europas und Indiens nicht nur ebenbürtig, sondern sogar überlegen gezeigt habe und dass die japanischen Fabrikate, wie Streichhölzer, Seidenstoffe, Regenschirme, Messingnägel u. s. w. in Singapore fast um die Hälfte billiger verkauft werden, als dieselben englischen Erzeugnisse in den englischen Provinzen in Indien. Die durch die beständigen Kursschwankungen eingerissene Export- und Importspekulation ist durch die Goldwährung fast ganz beseitigt und das Kreditwesen bedeutend verbessert worden, und Japan nun in der Lage, die Nachfrage auf den fremden Märkten mit seinem Angebot im Einklang zu bringen. Es kann aber in Zukunft nicht mehr darauf rechnen, die Konkurrenz allein durch seine niedrigeren Preise zu schlagen, weil die Arbeitslöhne von Jahr zu Jahr steigen und es muss deshalb darauf bedacht sein, durch Güte der Ware einem Sinken des Absatzes vorzubeugen, zumal die wirtschaftliche Entwicklung Asiens die Möglichkeit geben wird, für bessere Qualität auch höhere Preise zu erzielen. Hierzu ist aber vor allem nötig, dass seine Technik auf dieselbe

Höhe, wie die der europäischen Staaten gebracht wird, und dazu bedarf es noch tiefer wissenschaftlicher Arbeit. Die Lage ist also eine ähnliche, wie sie in Deutschland war, es kann somit aber auch ähnliche Erfolge von der Zukunft für sich erhoffen.

Für die einheimische Industrie ist aber die Zollpolitik von der allerwichtigsten Bedeutung. Sie ist bisher im grossen und ganzen eine schutzzöllnerische gewesen, wenn auch nicht im europäischen Sinne des Wortes, weil sie hauptsächlich auf Befreiung von der Exportsteuer beruhte, und es hat sich heute auch schon der Finanzzoll, wenn auch nur ganz schwach, bemerkbar gemacht. Bei seiner Schutzzollpolitik sind folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

1.) Obgleich Japans wirtschaftliche Entwicklung sehr rasch gewesen ist, hat sie noch nicht die hohe Stufe der Abendländer erreicht, weil noch zu viel Fabrikate importiert werden müssen, die Arbeitsteilung noch nicht vollkommen und Kapital nicht in genügender Menge vorhanden ist.

2.) Die Verkehrs- und Transportmittel sind noch zum grossen Teile (mehr als die Hälfte) in fremden Händen.

3.) Japan hat noch nicht das Zolltarifrecht, d. h. es kann die Tarife nicht ohne Erlaubnis der fremden Staaten ändern, weil die „gegenseitige Klausel“ in dem abgeschlossenen Vertrage fehlt, so dass dem Staate vorläufig die Hände gebunden sind. Es unterliegt aber keinem Zweifel, dass Japan schliesslich, wie einst England, zur Freihandelspolitik greifen muss, denn erst dann wird eine wirklich grosse Blüte seines Handels und seiner Industrie möglich sein.

Tabelle I.

Wert der Ein- und Ausfuhr Japans in Yen

Jahr	Ausfuhr	Einfuhr	Total-Summe	Bilanz nach Einfuhr
1891	79,527,272	62,927,269	142,454,541	— 16,600,003
1892	91,102,754	71,326,080	162,428,834	— 19,776,674
1893	89,712,864	88,257,172	177,970,036	— 1,455,692
1894	113,246,086	117,481,955	230,728,041	+ 4,234,869
1895	136,112,178	129,260,578	265,372,756	— 6,851,600
1896	117,842,761	171,674,474	289,517,235	+ 53,831,713
1897	163,135,077	219,300,772	382,435,849	+ 56,165,695
1898	165,753,753	277,502,156	443,255,909	+111,748,403
1899	214,929,894	220,401,926	435,331,820	+ 5,472,032

Tabelle II.

Wert der wichtigen Ausfuhr-Artikel angegeben in Tausenden (Yen)

Gegenstände	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Reis	6,213	4,162	5,001	5,593	7,207	7,951	6,141	5,920
Tintenfisch	1,003	980	1,427	1,162	996	1,151	1,414	1,268
Grüner Thee	6,728	7,239	7,420	7,569	8,452	6,004	7,441	7,862
Kampfer	1,629	1,275	1,309	1,024	1,527	1,119	1,318	1,176
Rohseide	29,356	36,270	28,167	39,353	47,866	28,830	53,630	42,047
Seidenabfälle	2,444	3,212	2,792	3,208	2,862	2,764	3,020	2,656
Seidengewebe (Habutai)	1,446	4,030	3,557	7,254	8,354	7,052	9,530	12,056
Seidene Taschentücher	2,812	3,494	3,900	3,628	5,340	4,618	3,390	3,555
Baumwollene Garne	4	7	302	956	1,034	4,029	13,490	20,117
Strohgeflechte	194	155	378	743	1,388	2,234	3,182	2,404
Kupfer	4,856	4,856	4,564	5,304	5,158	5,479	5,775	7,267
Zündhölzer	1,844	2,202	3,538	3,796	4,673	4,986	5,642	6,274
Porzellane und Thonwaaren	1,287	1,480	1,577	1,485	1,955	1,975	1,819	1,991
Matten	656	1,177	1,723	1,965	3,461	3,057	3,233	3,938
Steinkohlen	4,750	4,572	3,289	4,674	5,409	6,243	8,317	12,241

Tabelle III.

Wert der wichtigen Einfuhr-Artikel angegeben in Tausenden (Yen)

Gegenstände	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Reis	3,908	2,053	3,255	8,413	4,357	5,662	21,528	48,220
Mehl	343	279	323	642	413	994	1,157	2,022
Bohnen	2,011	2,712	3,447	2,978	2,555	3,475	5,890	7,101
Weisser Zucker	5,274	6,709	7,937	8,690	7,646	10,231	14,990	21,055
Rohbaumwolle	6,999	11,027	15,295	19,104	24,305	32,106	43,122	45,410
Baumwollengarn	5,589	7,132	7,284	7,977	7,083	11,372	9,625	8,548
Baumwollenwaren	1,657	1,727	2,315	2,935	3,071	4,858	3,784	4,383
Wolle	207	303	425	567	1,137	1,017	1,062	1,642
Woll-Musselin	1,892	2,449	2,306	3,151	3,633	6,498	3,836	4,409
Roheisen	199	241	446	744	674	740	934	1,381
Stangeneisen	870	872	976	1,339	2,086	2,360	3,046	4,062
Textil-Maschinen	523	354	1,912	2,858	1,896	2,992	5,402	3,089
Lokomotiven	595	200	357	1,580	1,164	1,621	4,236	4,266
Dampfer	671	432	865	8,203	4,701	1,724	8,232	7,488
Petroleum	4,536	3,328	4,401	5,135	4,304	6,331	7,667	7,553

Tabelle IV.

Uebersicht der Ausfuhr der hervorragendsten Artikel 1898 nach Ländern, Wert und Gegenständen angegeben in Tausenden (Yen)

Gegenstände über 1,000,000 Yen	Vereinigte Staaten	China	Hongkong	Frankreich	England	Korea	English Indien	Deutschland	Italien	Russland	Engl. Amerika	Australien
Reis	697	—	—	144	589	—	129	575	—	—	—	1,083
Tintenfisch	—	144	1,086	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grüner Thee	6,351	—	—	—	28	—	—	—	—	—	1,448	—
Kampfer	404	16	640	7	—	—	27	—	—	—	—	19
Rohseide	25,341	—	—	14,140	316	—	—	—	1,906	340	—	—
Seidenabfälle	31	—	339	1,188	173	—	12	—	433	—	—	—
Seidengewebe (Habutai)	4,016	107	1,296	3,543	1,039	—	1,371	44	—	—	316	203
Seidene Taschentücher	1,519	39	275	416	—	741	214	37	—	—	100	105
Baumwollengarne	—	14,412	4,517	—	—	1,176	—	—	—	—	—	—
Strohgeflechte	509	2	332	97	1,379	—	—	14	—	—	—	53
Kupfer	—	1,077	4,373	287	142	140	—	992	—	—	—	—
Zündhölzer	3	1,865	3,286	—	—	142	965	—	—	—	—	—
Porzellane und Thonwaren	644	83	328	75	323	106	100	50	—	46	45	60
Matten	3,707	—	75	—	39	—	—	—	—	—	49	34
Steinkohlen	100	—	5,579	—	—	83	1,477	—	—	169	—	—

Tabelle V.

Uebersicht der Einfuhr der hervorragendsten Artikel 1898 nach Ländern, Wert und Gegenständen angegeben in Tausenden (Yen)

Gegenstände über 3,000,000 Yen	England	English Indien	Verein. Staaten	China	Deutschland	Hongkong	Frankreich	Belgien	Korea	Franz. Indien	Philippinen	Australien
Reis	—	11,642	—	3,989	—	—	—	—	2,705	25,763	—	—
Mehl	—	—	1,979	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bohnen	—	—	—	5,905	—	—	—	—	1,172	—	—	—
Weisser Zucker . .	22	—	87	573	5,253	14,569	—	—	—	—	141	—
Rohbaumwolle . . .	—	24,784	14,751	4,909	—	—	—	—	—	589	—	—
Baumwollengarne . .	8,500	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Shirting	4,365	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wolle	260	—	97	205	250	—	—	—	—	—	—	722
Woll-Musselin . . .	—	—	—	—	—	278	3,763	—	—	—	—	—
Roheisen	1,049	—	227	—	73	—	—	—	—	—	—	—
Stangeneisen . . .	1,826	—	54	—	459	—	—	1,655	—	—	—	—
Textil-Maschinen . .	2,819	—	—	—	—	187	82	—	—	—	—	—
Lokomotiven . . .	2,041	—	1,999	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dampfer	7,488	—	—	—	—	—	40	—	—	—	—	—
Petroleum	—	—	5,911	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Tabelle VI.

Wert der Einfuhr Japans nach Ländern[1]) angegeben in Tausenden (Yen)

Länder	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	Durchschnitt jährlich
England	19,996	20,789	27,930	42,190	45,172	59,252	65,406	62,708	42,925
English Indien	5,614	7,662	8,679	10,560	12,002	22,517	29,776	40,764	17,196
Vereinigte Staaten	6,840	5.988	6,090	10,983	9,276	16,373	27,031	40,001	15,310
China	8,798	12,509	17,096	17,512	22,985	21,345	29,266	30,524	20,004
Deutschland	5,127	6,375	7,318	7,910	12,233	17,184	18,143	25,611	12,487
Hongkong	5,090	6,986	8,268	9,000	8,078	9,034	12,027	15,904	9,298
Frankreich	2,834	3,620	3,305	4,348	5,180	7,682	5,148	6,980	4,887
Belgien	689	952	935	1,201	2,066	3,106	3,173	4,317	2,054
Korea	4,033	3,046	1,999	2,183	2,925	5,119	8,864	4,796	4,120
Französ. Indien	—	—	—	--	3,383	1,673	9,526	26,668	5,156
Philippinen	228	475	567	1,699	1,220	1,805	2,675	3,294	1,495

1) Geordnet nach der Höhe des Wertes von 1895 an.

Tabelle VII.

Wert der Ausfuhr Japans nach Ländern[1]) angegeben in Tausenden (Yen)

Länder	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	Durchschnitt jährlich
Vereinigte Staaten	29,796	38,675	27,739	43,324	54,029	31,532	52,436	47,311	40,605
China	5,826	6,359	7,714	8,814	9,135	13,824	21,325	29,193	12,773
Hongkong	12,579	13,289	15,689	16,199	18,363	19,966	25,390	31,474	18,618
Frankreich	15,120	18,094	19,532	19,499	20,006	19,027	26,213	20,496	19,873
England	5,633	3,922	4,996	5,950	7,883	9,012	8,481	7,784	6,707
Korea	1,466	1,410	1,301	2,365	3,831	3,368	5,197	5,844	3,097
English Indien	988	1,422	2,471	3,688	4,359	4,538	5,563	6,134	3,645
Deutschland	1,457	941	1,380	1,528	3,340	2,972	2,207	2,469	1,999
Italien	755	1,254	1,632	2,900	3,551	2,669	2,982	2,485	2,278
Russland	—	—	—	1,020	1,323	1,910	2,039	2,646	1,117
Canada	1,343	1,088	1,720	2,212	1,986	1,594	2,055	2,366	1,795
Australien	757	732	891	1,098	1,281	1,458	1,875	1,996	1,261

1) Geordnet nach der Höhe des Wertes von 1895 an.

Litteratur.

1. Die industrielle Geschichte der letzten dreissig Jahre, Riemonsha, Tokio 1890.
2. Handelsgesetz, Tokio, 1899.
3. Japans Volkswirtschaft und Staatshaushalt. Karl Rathgen, Leipzig 1891.
4. Überblick der Banken (Ginko Benran), Tokio, 1890.
5. Kaiserliche Jahresstatistik, Tokio, 1899.
6. Dreissig Jahre japanischer Geschichte (Teeto Sanjiunen), Tokio, 1898.
7. Report on the Adoption of the Goldstandard in Japan, Count Matsukata, Tokio, 1899.
8. History of Banks in all Nations, London, 1896.
9. Geschichte des Papiergeldes (Shihie Seiri Shimatsu) Tokio, 1891.
10. Das japanische Geldwesen, I. T. Kussaka, 1890.
11. Uebersicht über die wichtigsten Ausfuhrgüter (Chioyo Ushitsuhin Benran) Tokio, 1897.
12. Bankgesetz, (Ginko Kiho), Tokio, 1899.
13. Der neue Deutsch-Japanische Handelsvertrag, George Tischert, Berlin, 1899.
14. Geschichte der japanischen Industrie (Nippon Kogioschi) T. Yokoi, Tokio, 1898.
15. Treaties and Conventions between the Empire of Japan and other Powers, Tokio, 1899.
16. Reichsanzeiger (Kampo), Tokio, 1889—90.
17. Consular-Report, Washington, 1900.
18. The Oriental Economist (Toyokeizai Zasschi), Tokio, 1899—1900.

19. Review of the World's Commerce for 1897, Washington, 1900.
20. Board of Trade Journal, London, 1890—1899.
21. Tokio Economist (Tokio Heizaizasschi), Tokio, 1890—1900.
22. Deutsches Handels-Archiv, Berlin, 1854—1900.
23. Japan nach Reisen und Studien, J. J. Rein, Leipzig, 1886.
24. Systematische Zusammenstellung der Zolltarife des In- und Auslandes, Berlin, 1895—1900.
25. Der Kampf um den Ostasiatischen Handel, C. Busley, Berlin, 1897.
26. Handelsmuseum, Wien, 1900.
27. Commerce and Industries of Japan, R. P. Porter, Philadelphia 1898.
28. The Industrial Transition in Japan, Y. Ono, Baltimore, 1890.
29. Correspondence respecting the Revision of the Treaty Arrangements between Great Britain und Japan, (C. — 75 45) London 1896.
30. Nachrichten für Handel und Industrie, Berlin 1901.
31. Berichte über Handel und Industrie, 1900—1901.
32. Foreign Annual Reports London, 1894—1900.
33. Annales du Commerce Extérieur, Paris 1895—1900.
34. Report on the Post-Bellum Financial Administration in Japan. Matsukata, Tokio, 1900.
35. Kaiserliche Gesetzsammlung (Teikoku - Shinsenhoten) Tokio 1899.

Vita.

Natus sum Sajiro Tateish a. h. s. LXIX die 15 [mo] mensis Januarii in oppido Japanico quod vocatur Aizu matre. Shina e gente Machida, patre Shigeii. Fidem profiteor evangelicam. Litterarum elementis imbutus in seminario, quod vocatur „Tokio-Anglo-Japanese College". A. h. s. XCI liberalium artium studium in universitate cui nomen „University of Rochester," (U. S. A.) amplexus sum. A. h. s. XCV gradum „Scientae Baccalaureum" obtinui A. h. s. XCV politicae oeconomicae studium in universitate cui nomen „University of Pennsylvania," U. S. A. egi. A. h. s. XCVI mihi gradus „Baccalaurei in Philosophia" decretus est. A. h. s. XCIX in Germaniam me contuli ut disciplinam politicae oeconomicae et studia philosophica in universitate Halensi cum Vitebergensi consociata bis sex menses persequerer. Deinde Berolinum mecontuli, ubi per sex menses studiis politicis oekonomicis me dedi.

Docuerunt me viri doctissimi:

Berolinenses:

Schmoller, Wagner, Sehring, Paulsen, Gierk, Oatmann, Kaufmann-Asser.

Halenses:

Conrad, Friedberg, Riehl, Haym, Vaihinger, Stammler, Kähler.

Quibus omnibus magnas gratias ago; imprimis vero viro doctissimo Conrad qui bonis consiliis comiter me adiuvit memoriam servabo.

